DOCUMENTS

RELATIFS AU

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

1883-84.

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1884.

DOCUMENTS

RELATIFS AU

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

1883-84.

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1884.

RÉSOLUTION

(31*a*)

De la Chambre des communes, du 20 février 1882:—Demandant des informations concernant certains sujets relatifs au chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'à la date la plus récente, et particulièrement tous détails concernant

1. Le choix de la route.
2. Le choix ou la réserve des terres.
3. Le paiement de deniers, subventions, avances, etc.
4. La construction d'embranchements.
5. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises.
6. Divers sujets, construction de ponts etc.
7. (1) Transfert de la section de la Baie du Tonnerre à la compagnie, et son exploitation.

   (2) Evaluation du matériel roulant transféré à la compagnie.

SOMMAIRE DE LA CORRESPONDANCE PRODUITE À LA DEMANDE DE L'HONORABLE M. BLAKE, AU SUJET DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Numéro un.

LE CHOIX DE LA ROUTE.

DE MEDECINE-HAT AU 22ME RANG À L'OUEST DU 4ME MÉRIDIEN PRINCIPAL—123 MILLES.

20, 21 juin 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé, depuis la traverse de la rivière Saskatchewan, à Medecine-Hat, jusqu'à la limite ouest du rang 22, à l'ouest du 4me méridien principal—123 milles.
21, 21 juin.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
21 juin.—Rapport au conseil, recommandant le tracé proposé.
26 juillet, 16 août.—Arrêté du conseil, basé sur ce rapport.
23 juillet.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.

DE CROWFOOT-CREEK À CALGARY—69 MILLES.

19, 20 juillet 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé depuis Crowfoot-Creek jusqu'à Calgary—distance de 69 milles.
20, 20 juillet.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
20 juillet.—Rapport au conseil, recommandant l'approbation du tracé proposé.
24, 26 juillet.—D'un arrêté du conseil sur le rapport précédent.
27 juillet.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
27 juillet.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
28, 30 juillet.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE CALGARY A PADMORE (RIVIÈRE A L'ARC)—55 MILLES.

16, 17 août.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé de Calgary à Padmore, sur la rivière à l'Arc—55 milles.
17, 17 août.—De C. Drinkwater, demandant que le document qui précède lui soit renvoyé pour revision.
17 août.—A C. Drinkwater, tel que demandé, renvoyé les documents par messagerie.
21, 22 août.—De C. Drinkwater. Renvoi par messagerie, des plans, etc.
22, 22 août.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
23 août.—Rapport au conseil, recommandant l'approbation du tracé proposé.
14, 25 septembre.—Arrêté du conseil sur le rapport précédent.
14 septembre.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
14 septembre.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
17, 19 septembre.—De C. Drinkwater accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE PADMORE À FORTY-MILE CREEK—28 MILLES.

10, 14 septembre.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile Creek—Distance de 28 milles.
16, 18 septembre.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
18 septembre.—Rapport au conseil recommandant l'approbation du tracé proposé.
21, 26 septembre.—Arrêté du conseil sur le rapport précédent.
27 septembre.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
27 septembre.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
18 septembre, 2 octobre.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE FORTY-MILE-CREEK À UN POINT 35 MILLES À L'OUEST.—DU 924IÈME AU 959IÈME MILLE.

6, 7 novembre.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé depuis le 924ième mille (Forty-mile-creek), jusqu'au 959ième mille, à l'ouest de Winnipeg—(35 milles).
7, 9 novembre —De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
9 novembre.—Rapport au conseil, recommandant l'approbation du tracé proposé.
9, 17 novembre —Arrêté du conseil sur le rapport précédent.
20 novembre.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
20 novembre.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
22, 24 novembre.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE BATH-CREEK (RIVIÈRE À L'ARC) AU SOMMET DES MONTAGNES ROCHEUSES—DU 959IÈME AU 964IÈME MILLE.

1, 3 décembre 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé, depuis l'embouchure de Bath-Creek, sur le bras-sud de la rivière à l'Arc, jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses.
3, 3 décembre.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
4 décembre.—Rapport au conseil, recommandant l'approbation du tracé proposé.
11 décembre.—Arrêté du conseil, sur le rapport précédent.
11 décembre.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
11 décembre.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
13, 15 décembre.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

A L'OUEST DE CALLANDER—DU 86½ MILLE AU 130E—43½ MILLES.

29 novembre, 1er décembre 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé, à partir de la traver e de la rivière Wahnopitaæ, du 86½e au 130e mille à l'ouest de Callander.
4, 4 décembre.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
5 décembre.—Rapport au conseil sur le tracé soumis.
6, 11 décembre.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
11 décembre.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.
11 décembre.—A C. Schreiber, l'informant de l'arrêté du conseil.
13, 15 décembre.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE PORT-ARTHUR A NÉPIGON—68 MILLES.

20, 21 mars 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil, demandant l'approbation du tracé depuis Port-Arthur jusqu'à Népigon.
21, 21 mars.—C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
22 mars.—Rapport au conseil, tracé de la ligne, tel que demandé.
29 mars, 5 avril.—Arrêté du conseil, tracé de la ligne, tel que demandé.
6 avril.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
6 avril.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.

Numéro deux.

RÉSERVE DE TERRES POUR LES FINS DU CHEMIN DE FER.

8, 10 février 1883.—De C. Brydges, *re* les terres à Portage-du-Rat pour le chemin de fer canadien du Pacifique.
9, 10 février.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
17 février.—A. C. Schreiber, accusant réception de ce rapport.

Numéro trois.

RÈGLEMENT DES COMPTES.

1er, 2 février 1883.—De C. Schreiber, liste de réductions à faire dans le compte contre la compagnie pour outillage, etc., obtenu par elle en acceptant le contrat........................... $46,607.95.
Laissant une balance de... $995,911.64
2 février.—Rapport au conseil recommandant ces déductions.
19 février, 30 mars.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
3 avril.—A. C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil autorisant le règlement du compte de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

EVALUATION MENSUELLE NO 44, COUVRANT 954 MILLES SUR LA SECTION DU CENTRE.

6, 6 décembre 1883.—De C. Schreiber, évaluation mensuelle, n° 44 :—

954 milles	$ 9,719,982
Balance sur rails	131,250
	$ 9,851,232

6 décembre.—Rapport au Conseil sur l'évaluation mensuelle n° 44.
6 décembre.—Au ministre de l'intérieur, l'informant de l'évaluation mensuelle no 44.
6 décembre.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
11 décembre—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.
11 décembre.—A l'auditeur général, l'informant de l'arrêté du conseil.

EVALUATION MENSUELLE N° 10, COUVRANT 167 MILLES SUR LA SECTION DE L'EST.

15, 17 décembre 1883.—De C. Schreiber, évaluation mensuelle n° 10 ;

100 milles à l'ouest de Callander, 67 milles à l'est de Port-Arthur=167 milles . .	$ 2,569,229
Avance sur rails	207,985
	$ 2,777,214

17 décembre.—Rapport au conseil pour autorisation de payer $626,236 sur l'évaluation mensuelle n° 10.
17 décembre.—Au ministre de l'intérieur, l'informant de l'évaluation mensuelle n° 10.
19, 20 décembre.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
21 décembre.—A l'auditeur général, l'informant de l'arrêté du conseil.
21 décembre.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.

AVANCE SUR RAILS, HOCHELAGA.

29 janvier, 2 février.—De Thos. Ridout, *memo.* sur rails à Hochelaga.
5 février.—Rapport au conseil, avance sur rails déposés à Hochelaga, après remise d'un bon titre.
6, 9 février.—Arrêté du conseil autorisant l'avance, sur un rapport au conseil.
12 février.—Au ministre de la justice, avec documents *re* avances sur rails déposés à Hochelaga.
14 février.—Au ministre de la justice, avec la convention faite avec la compagnie le 16 décembre dernier.
14, 15 février.—Du ministre de la justice, demandant la première convention.

21, 22 février.—Du ministre de la justice, demandant la nomination d'une personne pour recevoir la livraison avec son agent.
22, 23 février.—De ministre de la justice; son agent fait rapport qu'il est nécessaire d'avoir une autre livraison régulière des rails.
26, 26 février.—Du ministre de la justice, avec la convention pour être signée.
27 février.—Au ministre de la justice, avec un double de la convention.
3, 3 mars.—Du ministre de la justice, renvoyant la première convention.
6 mars.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.
7, 9 mars.—Du ministre de la justice, avec une lettre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique *re* déplacement des rails.
9, 12 mars.—De C. Drinkwater, au sujet du transport des rails à un endroit à l'ouest de Callendar.
9, 12 février.—De C. Drinkwater, pour une avance sur rails d'acier importés dans le Nord-Ouest.
13, 13 février.—De C. Schreiber, *memo :* recommande une avance de $60,000.
13 février—Rapport au conseil sur ce mémoire.
14, 14 février.—Arrêté du conseil sur le rapport autorisant une avance de $60,000.
14 février.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.

ÉVALUATION MENSUELLE N° 43, COMPRENANT 921 MILLES,—AVANCE SUR RAILS.

5 novembre, 1883.—De C. Schreiber, évaluation mensuelle n° 43, 921 milles	$9,279,993
Balance sur rails	255,000
	$9,534,993

5 novembre.—Rapport au Conseil sur l'évaluation mensuelle n° 43.
1er, 12 novembre.—De C. Schreiber, sur le rapport au Conseil.
13 novembre.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du Conseil.

Numéro quatre.

EMBRANCHEMENTS.

22, 23 juin.—De C. Drinkwater, avec plans et livres de renvoi de l'embranchement sud-ouest, à partir de Winnipeg *viâ* la ville de Morris.
11, 12 juillet.—De C. Drinkwater, avec plans et livres de renvoi de l'embranchement de Selkirk.
6 août.—A C. Drinkwater, renvoyant les plans, etc., embranchement sud-ouest.
6 août.—A C. Drinkwater, annonçant que les plans, etc., de l'embranchement de Selkirk ont été approuvés.
7, 9 août.—De C. Drinkwater, accusant réception et renvoyant les plans, etc., régulièrement attestés.
11, 13 août.—De C. Drinkwater, avec plans, etc., de l'embranchement d'Emerson, indiquant les terres demandées.
4 septembre.—A C. Drinkwater, renvoyant les plans, etc., embranchement d'Emerson.

Numéro cinq.

TARIF.

6, 8, février 1882.—De C. Drinkwater, répondant à une communication et demandant qu'autorisation soit donnée pour appliquer provisoirement à la section du chemin de fer comprise entre Telford et Portage-du-Rat, le tarif de transport actuellement en vigueur dans la division de l'ouest.
23, 27 mars 1883.—Arrêté du conseil approuvant l'application du tarif de transport à la division de l'ouest du chemin du Pacifique pendant un an, jusqu'au 1er janvier 1884.
4, 5 avril.—De C. Drinkwater, renfermant copie de la classification de la division de l'ouest, avec instructions aux agents, etc.

7 avril.—A C. Drinkwater, avec copie du tarif applicable à la division de l'ouest jusqu'au 1er janvier 1884.
7, 17 avril.—De C. J. Brydges, président de la Chambre de Commerce de Winnipeg, avec copie d'une lettre de cette Chambre à la compagnie du Pacifique sur l'onéreuse augmentation que celle-ci a fait subir à son tarif de transport des marchandises.
19 avril.—A C. J. Brydges, président de la Chambre de Commerce de Winnipeg, accusant réception de la précédente.
18, 19 avril.—De C. Drinkwater, avec le règlement du tarif, division de l'ouest, pour approbation.
27 avril.—A C. Drinkwater, avec copie de la lettre de la Chambre de Commerce de Winnipeg.
1er mai.—Rapport au conseil, approuvant l'application pendant un an, à la division de l'ouest, chemin de fer canadien du Pacifique, du règlement concernant le tarif.
28, 30 mai.—Arrêté du conseil approuvant ce règlement sur le rapport fait au conseil.
13 juin.—A. C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.
15 juin.—De C. Drinkwater, règlement du chemin de fer canadien du Pacifique confirmé le 8 juin 1883.

QUALITÉ ET NATURE DES PONTS CONSTRUITS.

25, 27 septembre 1883.—De C. Schreiber, répondant à une question posée quant à la qualité ou nature des ponts construits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

VITESSE DES CONVOIS, DE PEMBROKE À LA BAIE DU NORD.

1er, 2 novembre.—De C. Drinkwater, demandant l'autorisation d'augmenter la vitesse des convois entre Pembroke et la Baie du Nord.

FOSSÉ TRANSVERSAL À SAINT-ANDRÉ, À PARTIR DE L'EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

6 août 1883.—A C. Drinkwater, transmettant copie de la correspondance échangée avec les autorités municipales de Saint-André, Manitoba, *re* pont au-dessus d'un fossé d'égouttement en cet endroit vis-à-vis le fort de Pierre de la compagnie de la Baie-d'Hudson (15 lettres).
2, 3 octobre.—De W. C. Van Horne, renvoyant cette correspondance, qui avait été adressée à M. Drinkwater, et transmettant le rapport sur ce sujet par l'avocat de la compagnie à Winnipeg.

Numéro sept.

(N° 1) TRANSFERT ET EXPLOITATION DE LA SECTION DE LA BAIE DU TONNERRE.

17, 18 mai.—De C. Drinkwater, faisant connaître les conditions auxquelles la compagnie prendra possession de la section de la baie du Tonnerre.
3, 5 juillet.—De W. C. Van Horne, proposition de terminer le chemin de Fort-William à Selkirk.
4, 5 juillet.—De C. Schreiber, rapport sur les conditions de la compagnie relativement à la section de la baie du Tonnerre.
5 juillet.—Rapport au conseil, recommandant l'acceptation de la proposition.
9, 16 juillet.—Arrêté du conseil, sur le rapport approuvant la recommandation.
7, 9 juillet.—De C. Schreiber, évaluation mensuelle n° 1, jusqu'au 7 juillet, de travaux exécutés entre Prince Arthur's Landing et Selkirk, $150,000.
4, 11 juillet.—De W. C. Van Horne, *re* achat de matériel roulant entre Fort-William et Portage-du-Rat.
19 juillet.—A Collingwood Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
9 août.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.

18, 19 septembre.—De W. C. Van Horne, demandant le nom du commissaire de police chargé du district compris entre la baie du Tonnerre et Winnipeg.
27, 28 septembre.—De C. Drinkwater, demandant un nouveau paiement pour travaux exécutés entre Portage-du-Rat et la baie du Tonnerre.
28 septembre.—A C. Drinkwater, accusant réception de la précédente et annonçant qu'un certificat a été émis pour $136,000.
1er, 2 octobre.—De C. Drinkwater, accusant réception de la précédente.
27 septembre, 2 octobre.—De l'auditeur général, demandant copie de l'arrêté du conseil qui autorise le paiement de $136,000.
2 octobre.—A l'auditeur général, avec copie de l'arrêté du conseil.
4 octobre.—A W. C. Van Horne, répondant aux lettres des 18, 19 septembre,
4, 5 octobre.—De l'auditeur général, demandant un état du prix de revient des travaux inachevés entre Prince-Arthur's-Landing et Selkirk.
27 septembre, 12 octobre.—De C. Schreiber, évaluation n° 2, jusqu'au 27 septembre, $286,000, $143,000 net.
18, 19 octobre.—De C. Drinkwater, corps de police non requis par la compagnie entre Prince-Arthur-Landing et Selkirk.
2 novembre.—Rapport au conseil, pour discontinuer l'acte concernant le maintien de la paix entre Port-Arthur et Portage-du-Rat, ainsi que les services du commissaire Macdonald.
5, 9 novembre.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
13 novembre.—A John MacDonald, l'informant de la discontinuation de ses services comme commissaire de police.
14, 14 novembre.—Du ministre de la justice *re* arrêté du conseil; espère que des instructions seront données aux intéressés soit par le département des chemins de fer ou par le secrétaire d'Etat.

(N° 2)—PRISE DE POSSESSION DE L'EMBRANCHEMENT DE LA BAIE DU TONNERRE.

19 juillet 1883.—A James Crossen, l'informant qu'il est chargé d'évaluer le matériel roulant, excepté les locomotives, à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing.
27, 28 juillet.—De James Crossen, accusant réception de la précédente.
9 juillet.—A Peter Clarke, le nommant estimateur des locomotives à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing.
10, 11 juillet.—De James Clarke, acceptant la nomination.
11 juillet.—A Peter Clarke : Communiquez avec M. James Crossen, Cobourg, et partez le plus tôt possible ; donnez avis de votre départ.
11 juillet.—A James Crossen : Communiquez avec Peter Clarke, Toronto, et partez le plus tôt possible ; donnez avis de votre départ.
14 juillet.—A W. C. Van Horne : Clarke a accepté la charge d'évaluateur et a reçu ordre de communiquer avec Crossen pour fixer leur départ et partir ensemble.
14, 15 juillet.—De James Crossen ; en réponse, il dit s'entendre avec Clarke et espère partir la semaine prochaine.
18, 20 juillet.—De P. Clarke : M. Crossen et moi nous proposons de partir mardi prochain par le steamer *Campana*.
18, 20 juillet.—De James Crossen : Je partirai mardi matin avec P. Clarke, *viâ* Toronto et Collingwood.
22, 25 septembre.—De James Crossen ; évaluation du matériel roulant (*wagons*) sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Port-Arthur.
18, 25 septembre.—De Peter Clarke; évaluation du matériel roulant (*locomotives*) sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Port-Arthur.
5 octobre.—A C. Schreiber, lui donnant instruction de transférer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique le matériel roulant de la ligne à l'ouest de Port-Arthur.

NUMERO UN.

CHOIX DE LA ROUTE.

Tracé depuis la Saskatchewan-Sud, Medicine-Hat, jusqu'à la limite ouest du 22ième rang du township 22, à l'ouest du 4ième Méridien,—Distance, 123 milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,—MONTRÉAL, 20 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour être soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, les plan et profil du tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis la traverse de la rivière Saskatchewan, à Medicine-Hat, jusqu'à la limite ouest du rang 22, township 22, à l'ouest du 4ième méridien principal—distance de 123 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, départemennt des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 21 juin 1883.

MONSIEUR,—La lettre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en date du 20 courant, demandant l'approbation du tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, sur un parcours d'environ 123 milles à l'ouest de la traverse de la Saskatchewan-Sud, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport :—

Qu'en ce qui concerne cette section et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin, le terrain est favorable vu que les rampes et les courbes indiqués sur les plans présentés réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et si le choix de Kicking-Horse-Pass (*Passe du Cheval-qui-rue*) est approuvé par le gouvernement, le tracé indiqué sur ces plans peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, par FRANCIS J. LYNCH.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

(*Mémoire.*) OTTAWA, 21 juin 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que le 20 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouvernement des plan et profil, indiquant le tracé de la partie de la ligne-mère qui s'étend depuis la traverse de la Saskatchewan-Sud, à Medicine-Hat, jusqu'à la limite ouest du rang 22, township 22, à l'ouest du 4ème méridien principal—distance de 123 milles.

Que le 21 du même mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport que le terrain était avantageux, en autant que les rampes et les courbes indiquées sur les plans soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et que si le choix de Kicking-Horse-Pass est approuvé par le gouvernement, le tracé indiqué sur ces plans peut être regardé comme satisfaisant.

Le soussigné recommande le tracé de la section maintenant soumis à l'approbation du gouvernement.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 26 juin 1883.

Vu le mémoire en date du 21 juin 1883, du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, exposant que le 20 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avait soumis à l'approbation du gouvernement des plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère depuis la traverse de la rivière Sas-

katchewan, à Medicine-Hat, jusqu'à la limite ouest du rang 22, dans le township 22, à l'ouest du 4ème méridien principal—distance de 123 milles.

Le ministre expose de plus que le 21 du même mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport que le terrain est favorable à ce tracé, en autant que les rampes et les courbes indiquées sur les plans soumis avec ce mémoire, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et que si le choix de Kicking-Horse-Pass est approuvé par le gouvernement, le tracé indiqué sur les plans peut être regardé comme satisfaisant.

Le ministre recommande en conséquence à l'approbation du gouvernement le tracé de la section maintenant soumis.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 23 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un arrêté du conseil du 26 juin, approuvant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, entre Medicine-Hat et la limite ouest du rang 22 du township 22, à l'ouest du 4ième méridien principal.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

Tracé depuis Crowfoot-Creek jusquà Calgary—distance de 69 milles—(dont 13 milles déjà approuvés—et 56 milles actuellement sous considération.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 19 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un plan et un profil du tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend de Crowfoot-Creek à Calgary, distance de 69 milles, et de vous demander de les soumettre à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en Conseil, aussitôt que possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 20 juillet 1883.

MONSIEUR,—La communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 19 courant, demandant l'approbation du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis la partie du chemin approuvée en dernier lieu, jusqu'à Calgary, distance d'environ 56 milles, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport :

Qu'en ce qui concerne cette section et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, le terrain est favorable, vu que les rampes et les courbes indiquées sur le plan et le profil, maintenant soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et si le choix de Kicking-Horse-Pass est approuvé par le gouvernement, le travail indiqué sur les plans peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, par FRANCIS J. LYNCH.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

(*Mémoire.*) OTTAWA, 20 juillet 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 19 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis un plan et un profil indiquant le

tracé qu'elle se propose d'adopter pour la ligne-mère, depuis Crowfoot-Creek jusqu'à Calgary—distance de 69 milles—dont une partie cependant—13 milles de longueur—à l'ouest de la traverse Crowfort—a déjà été approuvé en vertu d'un arrêté du conseil du 26 du mois dernier, laissant 56 milles actuellement sous considération.

Que le 20 du même mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport qu'en ce qui concerne cette section de 56 milles, et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, la région est favorable, vu que les rampes et les courbes indiquées sur le plan et profil soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le soussigné recommande en conséquence que le tracé maintenant soumis soit approuvé.

Respectueusement soumis.

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 20 juillet 1883.

Vu le mémoire du ministre par interim des chemins de fer et canaux, en date du 20 juillet 1883, exposant :

Que le 19 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis un plan et un profil indiquant le tracé qu'elle se propose d'adopter pour la ligne-mère depuis Crowfoot-Creek jusqu'à Calgary—distance de 69 milles, dont une partie cependant—13 milles de longueur—à l'ouest de la traverse de Crowfoot, a déjà été approuvée en vertu d'un arrêté du Conseil privé, du 26 du mois dernier, laissant 56 milles actuellement sous considération.

Le ministre expose de plus que le 20 du même mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport qu'en ce qui concerne cette section de 56 milles, et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, la région est favorable, vu que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le ministre recommande en conséquence que le tracé maintenant soumis soit approuvé.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Son Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 juillet 1883.

MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli copie de l'arrêté du conseil en date du 24 de ce mois, approuvant le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Calgary.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

OTTAWA, 27 juillet 1883.

MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli copie d'un arrêté du conseil, en date du 24 de ce mois, approuvant le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Calgary.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 28 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 de ce mois, renfermant une copie de l'arrêté du conseil en date du 24 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Calgary.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé depuis Calgary jusqu'à Padmore, sur la rivière à l'Arc (Bow River)—Distance de 55 milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 16 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour recevoir l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le plan et le profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend de Calgary à Padmore, sur la rivière à l'Arc—distance d'environ 55 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Dépêche de Montréal à A. P. Bradley.

OTTAWA, 17 août 1883.

Veuillez renvoyer aujourd'hui les plans qui vous ont été expédiés hier soir. Je désire les revoir avant leur approbation.

C. DRINKWATER, secrétaire.

OTTAWA, 17 août 1883.

Ainsi que requis par votre dépêche, les plans reçus ce matin vous ont été renvoyés par messagerie.

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, Montréal.

MONTRÉAL, 21 août 1883.

MONSIEUR,—Je vous remercie pour les plans que vous m'avez envoyés et que je vous renvoie par messagerie aujourd'hui.

Votre, etc.,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 22 août 1883.

MONSIEUR,—La communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, demandant l'approbation de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique qui s'étend depuis la partie approuvée en dernier lieu, de Calgary à Padmore—distance d'environ 55 milles—m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire le rapport :

Qu'en ce qui concerne cette section et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, la région est avantageuse, vu que les rampes et les courbes indiqués sur le plan et le profil maintenant soumis réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique ; et si le choix de "Kicking-Horse Pass" est approuvé par le gouvernement, le tracé indiqué sur les plans peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. SCHREIBER, par F. J. L.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 23 août 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que le 21 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouvernement un plan et un profil indiquant le tracé de la ligne-mère, sur une autre distance d'environ 55 milles, qui s'étendrait depuis Calgary, de l'endroit en dernier lieu approuvé, jusqu'à Padmore.

Que le 22 du même mois l'ingénieur en chef a fait rapport que la région est avantageuse, vu que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le soussigné recommande en conséquence que le tracé en question soit approuvé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 24 août 1883.

MONSIEUR,—Pour satisfaire à la demande que vous me faites dans votre lettre du 14 de ce mois, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, copie des plans indiquant le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique, entre la traverse de la Saskatchewan-Sud et Calgary.

Je dois vous faire observer que ces tracés n'indiquent pas la position exacte du chemin, lorsqu'il sera terminé. Ce sont seulement des plans du tracé de la ligne dressés par ce département comme préliminaires des travaux de construction qui devront être faits ; toute déviation de ces plans, dans la limite des pouvoirs conférés à la compagnie par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, est permise.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A. M. BURGESS, député du ministre de l'intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 25 août 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux en date du 23 août 1883, exposant:

Que le 21 de ce mois la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouvernement des plans et profils indiquant le tracé qu'elle se propose de suivre pour la ligne-mère du chemin, sur une autre distance d'environ 55 milles, s'étendant depuis Calgary, de l'endroit en dernier lieu approuvé, jusqu'à Padmore.

Que le 21 du même mois, l'ingénieur en chef a fait rapport que cette partie du pays est avantageuse, vu que les rampes et les courbes indiquées sur les plans soumis réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Et le ministre recommande en conséquence que le tracé en question soit approuvé :

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 14 septembre 1883.

MONSIEUR,--J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie de l'arrêté du conseil, en date du 25 du mois dernier, approuvant les plan et profil que vous avez soumis le 16 courant, et qui indiquent le tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis Calgary jusqu'à Padmore—distance d'environ 55 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie du chemin de fer du Pacifique.

OTTAWA, 14 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, copie de l'arrêté du conseil approuvant les plans et profil soumis par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et qui indiquent le tracé de cette partie du chemin de fer qui s'étend depuis Calgary jusqu'à Padmore—distance d'environ 55 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, écr, ingénieur en chef.

MONTRÉAL, 17 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettr e du 14 de ce mois, contenant copie de l'arrêté du conseil en date du 25 du mois dernier, qui approuve le plan et le profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique depuis Calgary jusqu'à Padmore ; je vous en suis très obligé.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek (Ruisseau de Quarante Milles)—distance de 28 milles.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 10 septembre 1883.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli, pour être soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, les plan et profil du tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui suit la vallée de la rivière à l'Arc, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek—distance de 28 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 16 septembre 1883.

MONSIEUR,—La communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui demande l'approbation du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis la partie approuvée en dernier lieu à Padmore, jusqu'à Forty-Mile-Creek, distance de 28 milles, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport :

Qu'en ce qui concerne la section en question, cette région est avantageuse, vu que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil maintenant soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et si la route par Kicking-Horse-Pass est approuvée par le gouvernement, le tracé soumis peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef, par F. J. L.

A. P. BRADLY, secrétaire.

Mémoire. OTTAWA, 18 septembre 1883.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouvernement, le 10 de ce mois, des plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère qui suit la vallée de la rivière à l'Arc, depuis Padmore jusqu'à Forty-mile-Creek, distance de 28 milles.

Que l'ingénieur en chef des chemins de fer, dans une communication en date du 16 de ce mois, déclare que la région qui doit être traversée par cette partie de la ligne est avantageuse, et que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique :

En conséquence, le soussigné recommande que le tracé ci-dessus soit approuvé.

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 21 septembre 1883.

Vu le mémoire daté le 18 septembre 1883, du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, exposant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, le 10 de ce mois, soumis à l'approbation du gouvernement des plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère qui suit la vallée de la rivière à l'Arc, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek, distance de 28 milles.

Le ministre expose que l'ingénieur en chef des chemins de fer, dans une communication en date du 16 de ce mois, déclare que la région traversée par cette partie de la ligne est avantageuse, et que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le ministre recommande en conséquence que le tracé ci-dessus soit approuvé.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie de l'arrêté du conseil en date du 21 septembre, approuvant les plan et profil du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek, soumis avec votre lettre du 10 de ce mois.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, C.C.P., Montréal.

OTTAWA, 27 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, copie d'un arrêté du conseil daté le 11 de ce mois, approuvant le tracé proposé du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek—distance de 28 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 28 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 de ce mois, contenant copie de l'arrêté du conseil en date du 21 septembre, qui approuve les plan et profil du tracé de la ligne-mère du chemin, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé depuis Forty-Mile-Creek, 83 *milles à l'ouest de Calgary, jusqu'à* 118 *milles plus loin à l'ouest, ou depuis le* 924*ième jusqu'au* 959*ième mille à l'ouest de Winnipeg.*

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 6 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour recevoir l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, les plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis un endroit sur la rivière à l'Arc, connu sous le nom de Forty-Mile-Creek, 83 milles, jusqu'au 118ième mille à l'ouest de Calgary, distance de 35 milles, ou depuis le 924ième mille jusqu'au 959ième mille à l'ouest de Winnipeg.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 7 novembre 1883.

MONSIEUR,—Une communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 6 de ce mois, demandant l'approbation du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend vers l'ouest depuis la dernière partie approuvée à Forty-Mile-Creek, distance de 35 milles, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport :

Que sur la section en question, le maximum de la rampe est de 0.75 pieds par 100 pieds, et le minimum de la courbe de 8° ; que cette région est avantageuse, et que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique; et si la route de Kicking-Horse-Pass est approuvée par le gouvernement, le tracé maintenant soumis peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 9 novembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 6 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis des plan et profil indiquant le tracé proposé de cette partie de la ligne-mère qui s'étend depuis un endroit sur la rivière à l'Arc appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance, vers l'ouest, d'environ 35 milles, ou depuis le 924ième jusqu'au 959ième mille à l'ouest de Winnipeg.

Qu'à la date du 7 courant, l'ingénieur en chef a fait rapport que sur cette section la région est avantageuse, et offre les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué par les plan et profil en question.

Le soussigné recommande que le tracé proposé soit approuvé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 9 novembre 1883.

Vu le mémoire du ministre par interim des chemins de fer et canaux, en date du 9 novembre 1883, soumettant la demande, présentée le 6 novembre du même mois, par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, avec les plan et profil qui indiquent le tracé proposé de cette partie de la ligne-mère s'étendant depuis un endroit sur la rivière à l'Arc, appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance d'environ 35 milles vers l'ouest, ou depuis le 924ième jusqu'au 959ième mille à l'ouest de Winnipeg.

Le ministre expose qu'à la date du 7 de ce mois, l'ingénieur en chef a fait rapport que sur la section en question, la région est avantageuse et offre les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué par les plan et profil soumis.

Le ministre recommande en conséquence que le tracé proposé soit approuvé.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 20 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une copie attestée d'un arrêté du conseil, en date du 9 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique depuis un endroit sur la rivière à l'Arc, appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance d'environ 35 milles vers l'ouest.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef des chemins de fer.

OTTAWA, 20 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une copie attestée d'un arrêté du Conseil, en date du 9 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis un endroit sur la rivière à l'Arc appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance d'environ 35 milles vers l'ouest.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, Cie C. C. P., Montréal.

MONTRÉAL, 22 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de copie d'une copie attestée d'un arrêté du conseil en date du 9 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne de ce chemin de fer, depuis un endroit sur la rivière à l'Arc appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance d'environ 35 milles vers l'ouest.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé depuis près de Bath-Creek jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, environ 5 milles, ou 964 milles à l'ouest de Winnipeg.

MONTRÉAL, 1er décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, des plan et profil indiquant la tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc, près de l'embouchure de Bath-Creek, jusqu'au sommet des montages Rocheuses, distance d'environ cinq milles, ou depuis le 959ième mille jusqu'au 964ième à l'ouest de Winnipeg.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 3 décembre 1883.

MONSIEUR,—Une communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 1er de ce mois, demandant l'approbation du tracé de la ligne-mère du chemin qui s'étend vers l'ouest depuis la dernière partie du chemin approuvée jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, distance d'environ 5 milles, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport que sur la section en question, le maximum des rampes est de 1.40 pied par 100 pieds, et le minimum de la courbe de 7°; que la région est avantageuse et réunit les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué sur les plan et profil maintenant soumis; et si la route de Kicking-Horse-Pass est approuvée par le gouvernement, le tracé maintenant soumis peut être regardé comme étant satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, par F. J. L.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 4 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, le 1er de ce mois, soumis des plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne mère qu'il s'étend depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc, jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses—distance d'environ 5 milles.

Que l'ingénieur en chef du département a fait rapport le 3 de ce mois, que sur cette partie du chemin le maximum de la rampe est de 1.40 pied par 100 pieds, et le

minimum de la courbe de 7°, que la région est avantageuse pour l'établissement d'un chemin de fer, et qu'elle réunit les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué par les plan et profil soumis.

Le soussigné recommande que le tracé de la section du chemin en question soit approuvé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 6 décembre 1883.

Vu le mémoire, en date du 4 décembre 1883, par lequel le ministre par intérim des chemins de fer et canaux soumet des plan et profil indiquant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses—distance d'environ 5 milles, et par lequel le ministre représente que l'ingénieur en chef de son département a fait rapport, à la date du 3 de ce mois, que le maximum de la rampe, sur cette partie du chemin, est de 1.40 pied par 100 pieds, et le minimum de courbe de 7°—que la région est avantageuse pour l'établissement d'un chemin de fer en ce qu'elle réunit les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué par les plan et profil soumis.

Le ministre recommande que le tracé de la section du chemin en question soit approuvé.

JOHN J. McGEE, greffier du Conseil privé.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une copie attestée d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, distance d'environ 5 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire C. C. P., Montréal.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une copie attestée d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, distance de 5 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 13 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 de ce mois, contenant copie d'un arrêté du conseil en date du 6, approuvant le tracé de la ligne de ce chemin depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, distance d'environ 5 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé de la voie à partir de la traverse de la rivière Wahnapitae, jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 29 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour approbation par Son Excellence le gouverneur général en conseil, les plan et profil indiquant le tracé de la partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, qui s'étend depuis la traverse de la rivière Wahnapitae, sur un parcours de 86½ milles, jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander. J'annexe comme pièce de renseignement une carte générale dressée sur une petite échelle et faisant voir le tracé proposé jusqu'au 200ème mille à l'ouest de Callander.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 4 décembre 1883.

MONSIEUR,—Une lettre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en date du 29 novembre 1883, et demandant l'approbation d'un tracé de la ligne-mère' du chemin de fer canadien du Pacifique, dont les plan et profil ont été soumis, depuis le 85ème jusqu'au 130me mille à l'ouest de Callander, m'ayant été déféré, j'ai l'honneur de faire rapport—

Que sur la section dont il est question la rampe maxima est de 1.10 pied par 100 pieds, et la courbe maxima 5°; que la région est généralement favorable, et que les conditions, telles qu'indiquées sur les plan et profil, sont conformes aux prescriptions de l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique. Je recommande en conséquence que le tracé de la voie, tel qu'il m'est maintenant soumis, soit approuvé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, par J. F. L.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 5 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 29 du mois dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis des plan et profil du tracé proposé de la partie de sa ligne-mère dans le district de Nipissingue, s'étendant depuis la traverse de la rivière Wahnapitae jusqu'au 130e mille à l'ouest de Callander.

Qu'à la date du 4 du présent mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport que la rampe maxima sur cette section du chemin de fer est de 1.10 par 100 pieds, et la courbe minima de 5°; que le pays est généralement favorable et que les conditions, telles qu'indiquées sur les plan et profil, sont conformes aux prescriptions de l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le soussigné recommande en conséquence que le tracé de cette partie du chemin soit approuvé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 6 décembre 1883.

Vu le mémoire du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, en date du 5 décembre 1883, soumettant des plan et profil du tracé proposé de la partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, s'étendant de la traverse depuis la rivière Wahnapitae jusqu'au 130e mille à l'ouest de Callander.

Le ministre représente qu'à la date du 4 de ce mois, l'ingénieur en chef des chemins de fer a fait rapport que la rampe maxima sur cette section du chemin de

fer canadien du Pacifique sera de 1.10 par 100 pieds et la courbe minima de 5°, que le pays est généralement favorable, et que les conditions telles qu'indiquées sur les plan et profil sont conformes aux prescriptions de l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le ministre recommande en conséquence que le tracé de la dite partie du chemin soit approuvé.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, greffier du Conseil privé.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous adresser copie d'une copie conforme d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, autorisant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, depuis la traverse de la rivière Wahnapitae jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire,
Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous adresser copie d'une copie conforme d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, autorisant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, depuis la traverse de la rivière Wahnapitae jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 13 DÉCEMBRE 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 de ce mois, renfermant copie d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, autorisant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, depuis la traverse de la rivière Wahnapatae jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Tracé—de Prince-Arthur's-Landing à Nipigon—distance d'environ 68 milles.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

MONTRÉAL, 20 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre des plan et profil de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, de Prince-Arthur's-Landing à Nipigon, et j'ai reçu instruction de vous demander que ces plan et profil soient soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 21 mars 1883.

Par lettre datée le 20 courant, le secrétaire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien soumet pour approbation des plan et profil de la ligne-mère entre Prince-Arthur et Nipigon, distance de 68 milles.

Après avoir examiné les plan et profil, je constate que le tracé généralement suivi est celui fait d'abord par le gouvernement. Il n'y a pas de rampes excédant 53 pieds au mille, ni de courbes d'un rayon moindre que 1,443 pieds.

Cette partie de la ligne représentée sur le plan, entre Prince-Arthur et la rivière au Courant, a déjà été approuvée par un arrêté du conseil en date du 6 novembre dernier, et je recommande aujourd'hui que la partie restant à faire jusqu'à Nipigon soit maintenant approuvée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 22 mars 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, le 20 de ce mois, soumis pour approbation des plan et profil du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Nipigon, distance d'environ 68 milles.

Que ces plan et profil ayant été soumis à l'ingénieur en chef du gouvernement, celui-ci a fait rapport le 12 du présent mois, que le tracé d'abord proposé est en général celui d'abord fait par le gouvernement, qu'il n'y a pas de rampes excédant 53 pieds au mille, ni de courbes d'un rayon moindre que 1,443 pieds; et il recommande d'approuver le tracé.

La partie du chemin comprise entre Prince-Arthur's Landing et Current-Creek, et qui est couverte par le plan actuel, ayant déjà été approuvée par arrêté du conseil daté le 6 novembre dernier, le soussigné recommande que le tracé de la partie du chemin entre Current-Creek et Nipigon, tel qu'indiqué sur les plans nommés, soit maintenant approuvé.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 29 mars 1833.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 22 mars 1883, soumettant de la part de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, une requête datée le 20 du même mois, demandant l'approbation des plan et profil du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Nipigon,—distance d'environ 68 milles,—

Le ministre expose que ces plan et profil ayant été soumis à l'ingénieur en chef du gouvernement, celui-ci a fait rapport le 21 de ce mois que le tracé proposé est en général celui d'abord fait par le gouvernement, qu'il n'y a pas de rampes excédant 53 pieds au mille, ni de courbes d'un rayon moindre que 1,443 pieds; et il recommande d'approuver le tracé.

Le ministre expose de plus que la partie du chemin comprise entre Prince-Arthur's-Landing et Current-Creek, et qui est couverte par le plan actuel, ayant déjà été examinée par arrêté du conseil daté le 6 novembre dernier, il recommande que le tracé de la partie du chemin entre Current-Creek et Nipigon, telle qu'indiquée sur les plans soumis, soit maintenant approuvé.

Le comité concourt dans la recommandation qui précède et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 6 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous adresser copie d'un arrêté du conseil en date du 29 du mois dernier, approuvant le tracé de la partie du chemin de fer canadien du Pacifique comprise entre Current-Creek et Nipigon, distance d'environ 68 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

OTTAWA, 6 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous adresser copie d'un arrêté du conseil en date du 29 du mois dernier, approuvant le tracé de la partie du chemin de fer canadien du Pacifique comprise entre Current-Creek et Nipigon, distance d'environ 68 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire,
Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

NUMÉRO DEUX.

CORRESPONDANCE SE RATTACHANT AU CHOIX ET A LA RÉSERVE DES TERRES.

COMPAGNIE DE LA BAIE-D'HUDSON,
DÉPARTEMENT DES TERRES, WINNIPEG, 2 février 1883.

CHER MONSIEUR,—Je vous suis bien obligé pour votre lettre du 26 du mois dernier, renfermant un plan des terres que vous désirez avoir à Portage-du-Rat.

Je constate que ce plan couvre une étendue de 60,022 acres. D'après l'acte de cession vous avez droit à un vingt-cinquième des terres appartenant à la compagnie à Portage-du-Rat, lesquelles forment un total de 690 acres, et la part due au gouvernement serait de 27.6 acres. Donc, d'après le plan que vous m'avez envoyé, vous demandez environ trente trois acres de plus que la quantité à laquelle l'acte de cession vous donne droit.

Je constate aussi, en examinant le plan, que vous avez empiété sur des terres que nous avons réservées pour des lots de ville, et en consultant nos livres de ventes, je vois que nous avons vendu presque tous les lots arpentés, et que vous vous proposez maintenant de nous les enlever.

Je vous envoie un plan du Portage-du-Rat, lequel, étant consigné au bureau d'enregistrement, lie toutes les parties ; il vous fera voir le dommage que vous vous proposez de nous faire. La ligne noire indique la pièce que, d'après nous, vous avez désiré prendre. La ligne rouge fait voir ce que couvre le plan inclus dans votre lettre. Vous avez ainsi transporté votre part de terrain vers l'ouest et abandonné celle de l'est, et, de cette manière, vous preniez des lots qui sont inscrits sur un plan régulièrement enregistré, qui ne peuvent par conséquent être changés, et que tous, moins deux, ont été vendus.

Je dois vous demander, en conséquence, de vouloir bien modifier le plan que vous m'avez envoyé, et tracer la limite ouest conformément à la ligne noire marquée sur le plan ci-inclus. Vous pourrez, comme de raison, prendre vers l'est la quantité supplémentaire que vous désirez avoir, et ainsi ne pas empiéter sur un emplacement de ville, dont le plan, comme je l'ai dit, a été enregistré, et dont les lots sont vendus.

Votre tout dévoué serviteur,

C. J. BRYDGES.

C. SCHREIBER, Ottawa.

WINNIPEG, 3 février 1883.

CHER MONSIEUR,—Relativement à ma lettre d'hier, vous comprendrez, sans doute, que si vous décidez de prendre le terrain désigné sur le plan que vous m'avez envoyé, vous devrez acheter les lots des personnes auxquelles nous les avons vendus. Nous vous avons donné plus que le vingt-cinquième, à part la pièce vendue comme lots.

Votre tout dévoué,

C. J. BRYDGES.

C. SCHREIBER, Ottawa.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 7 février 1883.

MONSIEUR,—Ayant reçu de nouvelles communications de M. C. J. Brydges, commissaire des terres de la compagnie de la Baie-d'Hudson, au sujet de ses terres qu'il

est question de prendre pour le service du chemin de fer à Portage-du Rat, j'ai l'honneur de faire rapport :

M. Brydges me fait savoir qu'une partie du terrain que le chemin de fer canadien du Pacifique se propose de prendre, ainsi que je le recommande dans mon rapport du 26 octobre dernier, a été divisé en lots de ville, et que ces lots ont été vendus.

M. Brydges déclare aussi que la compagnie de la Baie-d'Hudson n'inclut pas les lots déjà vendus dans la cession gratuite de terrain qu'elle a faite au gouvernement pour fins de chemin de fer. J'ai, en conséquence, préparé un plan indiquant, dans la partie coloriée en rouge, le terrain que je propose maintenant de prendre pour les fins du chemin de fer ; j'en ai exclu les lots déjà vendus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 17 février 1883.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 9 de ce mois, au sujet des terres du Portage-du-Rat qui doivent être prises de la compagnie de la Baie-d'Hudson pour l'usage du chemin de fer canadien du Pacifique, lettre accompagnée d'un plan indiquant la situation des dites terres et modifié conformément à la lettre que le commissaire des terres de la compagnie vous a adressée le 2 de ce mois, et dans laquelle la compagnie représente qu'elle a divisé ces terres en lots de ville qui sont déjà vendus, et demande que la ligne de démarcation des terres du chemin de fer soit modifiée de manière à ne pas inclure ces lots.

En réponse, j'ai reçu instruction de dire que le ministre approuve le changement apporté dans la situation des terres du chemin de fer sur le plan qui vous a été soumis, et de vous demander de prendre les mesures nécessaires pour en effectuer le transfert au gouvernement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef, chemin de fer du Pacifique.

NUMÉRO TROIS.

CORRESPONDANCE RELATIVE AU RÈGLEMENT D'UN COMPTE ENTRE LE GOUVERNEMENT ET LA COMPAGNIE, ET A LA SUBVENTION.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, OTTAWA, 1er février 1883.

MONSIEUR,—Le compte contre le chemin de fer canadien du Pacifique s'élevant à $1,042,519.27, sujet à rectification, donné il y a quelque temps, a, ce jour, été discuté avec les officiers de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en vue d'un règlement.

On considère que, d'après les termes du contrat, les sommes suivantes ne peuvent pas être, à proprement parler, portées au compte de la compagnie.

N° 1.	Clôtures en fil métallique, Skead et Haycock....	$18,500.00
2.	" " , Stubbs et Cie..........	8,000.00
3.	Pont temporaire sur la rivière Rouge..............	6,950.00
4.	Droits de douane sur locomotives..................	7,599.50
5.	Marchandises en magasin............................	2,158.01
6.	" transit.................................	3,400.14
		$46,607.65

Les raisons invoquées pour que ces sommes soient rayées du compte de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sont les suivantes :

1. Le contrat passé avec MM. Skead et Haycock, a été annulé en conséquence du contrat fait avec la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction du chemin ; les matériaux livrés par MM. Skead et Haycock ont été payés et subséquemment vendus à l'enchère, et le produit de la vente déposé au crédit du receveur général.

2. La somme de $3,000 a été payée à MM. Stubbs et compagnie pour poser sur l'embranchement de Pembina, des clôtures qui n'avaient pas encore été faites.

3. Le pont temporaire n'a pas été construit directement en rapport avec le contrat pour les 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, mais il a servi aux fins du trafic.

4. Les droits de douanes ont été inclus dans l'évaluation qui a été faite des locomotives et l'on considère qu'ils n'auraient pas dû l'être.

5. Une partie du fret en magasin, lorsque le transfert a été fait à la compagnie, comprenait une certaine quantité de marchandises et effets dont la valeur n'égalait pas le coût du fret et qui n'ont jamais été réclamés; de fait, beaucoup ne valaient pas les frais de leur transport. La somme de $2,158.01 représente le prix du transport de ces marchandises, et est rayée.

6. Par erreur, une surcharge de $3,400.14 a été faite sur des marchandises en transit, et cet erreur est maintenant corrigée.

Le compte s'établit donc comme suit :

Compte antérieurement rendu (sujet à rectification)..	$1,042,519 29
Somme portée par erreur..	46,607 65
Compte tel que réglé..	$995,911 64

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 2 février 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'en vertu des conditions du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, cette dernière devait prendre possestion de la partie du chemin de fer, de 100 milles de longueur, qui s'étend depuis la cité de Winnipeg vers l'ouest, en payant le prix de revient des travaux exécutés jusqu'au moment où ils furent remis par l'entrepreneur, ainsi que les dépenses subséquemment encourues par le gouvernement pour les continuer.

Qu'en vertu de l'arrêté du conseil en date du 9 avril 1881, transférant l'embranchement de Pembina et la ligne depuis Selkirk jusqu'à Telford à la compagnie, cette dernière devait prendre possession, à un prix raisonnable, en matériel roulant dont le gouvernement pourrait se dispenser, de même que des approvisionnements généraux, bois de corde, ameublement de garés, etc., aussi des rails, etc., sur les voies de garage. La compagnie devait aussi prendre possession des marchandises en payant au gouvernement les impôts dont elles étaient frappées.

Qu'en conséquence une évaluation a été faite, sujette à rectification ; dans la première évaluation faite par l'ingénieur en chef, le 18 janvier 1882, la somme de $1,042,519.29 était mise au débit de la compagnie comme représentant " les travaux exécutés sur les premiers 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, y compris les rails, l'outillage, le matériel roulant, etc., les marchandises passées en transit et les marchandises en magasin à la date du 1er mai 1881."

Que l'ingénieur en chef a maintenant fait un rapport daté le 1er du présent mois et d'après lequel il paraît que certains articles du dit compte ne doivent pas, avec raison, être portés au compte de la compagnie ; ces articles sont :

N° 1·	Clôtures en fil métallique, Skead et Haycock......	$18,500 00
2.	" " Stubbs et Cie............	8,000 00
3.	Pont temporaire sur la rivière Rouge............	6,950 00
4.	Droits de douane sur locomotives....................	7,599 50
5.	Marchandises en magasin..........................	2,158 01
6.	" transit..................................	3,400 04
		$46,607 65

Les raisons invoquées pourquoi ces sommes sont omises du compte de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sont les suivantes :

1. Le contrat passé avec MM. Skead et Haycock, a été annulé en conséquence du contrat fait avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction du chemin ; les matériaux livrés par MM. Skead et Haycock ont été payés et subséquemment vendus à l'enchère, et le produit de la vente déposé au crédit du receveur général.

2. La somme de $8,000 a été payée à MM. Stubbs et Cie pour poser sur l'embranchement de Pembina, des clôtures qui n'avaient pas encore été faites.

3. Le pont temporaire n'a pas été construit directement en rapport avec le contrat pour les 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, mais il a servi aux fins du trafic.

4. Les droits de douanes ont été inclus dans l'évaluation qui a été faite des locomotives, et l'on considère qu'ils n'auraient pas dû l'être.

5. Une partie du fret en magasin, lorsque le transfert a été fait à la compagnie, comprenait une certaine quantité de marchandises et effets, dont la valeur n'égalait pas le coût du fret et qui n'ont jamais été réclamés ; de fait, beaucoup ne valaient pas les frais de leur transport. La somme de $2.158.01 représente le prix de transport de ces marchandises, et est rayée.

6. Par erreur une surcharge de $3,400.14 a été faite sur des marchandises en transit, et cette erreur est maintenant corrigée.

Le compte s'établit donc comme suit :

Compte antérieurement rendu (sujet à rectification)......	$1,042,519 29
Somme portée par erreur..	$46,607 65
Compte tel que réglé	$995,911 64

Le soussigné recommande que la dite somme de $995,911.64 serve de base au règlement du compte.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 27 mars 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux en date du 2 février 1883, lequel expose qu'en vertu des conditions du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, cette dernière devait prendre possession de la partie du chemin de fer, de 100 milles de longueur, qui s'étend depuis la cité de Winnipeg vers l'ouest, en payant le prix de revient des travaux exécutés jusqu'au moment où ils furent remis par l'entrepreneur, ainsi que les dépenses subséquemment encourues par le gouvernement pour les continuer.

Le ministre expose qu'en vertu de l'arrêté du conseil en date du 9 avril 1881, transférant l'embranchement de Pembina et la ligne depuis Selkirk jusqu'à Telford à la compagnie, cette dernière devait prendre possession, à un prix raisonnable, du matériel roulant dont le gouvernement pourrait se dispenser, de même que des approvisionnements généraux, bois de corde, ameublement de gares, etc. ; aussi des rails, etc., sur les voies de garage. La compagnie devait aussi prendre possession des marchandises en payant au gouvernement les impôts dont elles étaient frappées.

Le ministre expose en outre que l'ingénieur en chef a maintenant fait un rapport, daté le 1er du présent mois et d'après lequel il paraît que certains articles du dit compte ne doivent pas, avec raison, être portés au compte de la compagnie, ces articles sont :

N° 1° Clôture en fil métallique, Skead et Haycock..........	$18,500 00
2° do Stubbs et Cie.......................	8,000 00
3° Pont temporaire sur la rivière Rouge	6,950 00
4° Droits de douane sur locomotives............................	7,599 50
5° Marchandises en magasin..	2,158 01
6° do transit	3,400 04
	$46,607 65

Que les raisons invoquées pour que ces sommes soient omises du compte de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sont les suivantes:

1. Le contrat passé avec M. Skead et Haycock a été annulé en conséquence du contrat fait avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction du chemin; les matériaux livrés par MM. Skead et Haycock ont été payés et subséquemment vendus à l'enchère, et le produit de la vente déposé au crédit du receveur général.

2. La somme de $8,000 a été payée à MM. Stubbs et Cie pour poser sur l'embranchement de Pembina, des clôtures qui n'avaient pas encore été faites.

3. Le pont temporaire n'a pas été construit directement en rapport avec le contrat pour les 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, mais il a servi aux fins du trafic.

4. Des droits de douanes ont été inclus dans l'évaluation qui a été faite des locomotives, et l'on considère qu'ils n'auraient pas dû l'être.

5. Une partie du fret, lorsque le transfert a été fait à la compagnie, comprenait une certaine quantité de marchandises et effets dont la valeur n'égalait pas le coût du fret et qui n'ont jamais été réclamés; de fait beaucoup ne valaient pas les frais de leur transport. La somme de $2,158 représente le prix de transport de ces marchandises, et est rayée.

6. Par erreur, une surcharge de $3,400.14 a été faite sur des marchandises en transit, et cette erreur est maintenant corrigée.

Le compte s'établit donc comme suit :

Compte antérieurement rendu (sujet à rectification).	$1,042,519 29
Somme portée par erreur..........................	46,607 65
Compte tel que réglé..............................	$995,911 64

Le ministre recommande que la dite somme de $995,911.64 serve de base au règlement de ce compte.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 3 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'un arrêté du conseil autorisant l'ajustement du compte de $1,042,519, fait (sujet à rectification) contre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en omettant les articles qui forment la somme de $46,607.65, laissant la balance de $995,911.64, comme base du règlement de ce compte.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

Subvention—Section centrale—Détail estimatif n° 41—distance, 900 milles complets sur la division Est, 54 milles sur la division Ouest ; total, 954 milles.

Devis des travaux—subvention en argent—n° du contrat, compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—situation des travaux à l'ouest de la rivière Rouge—Section Centrale—Nom des entrepreneurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation mensuelle des travaux exécutés et des matériaux délivrés depuis le commencement des opérations en vertu de ce contrat, jusqu'au 5 décembre 1883.

Les travaux dont suit le détail estimatif sont exécutés par ordre du département des chemins de fer et canaux en vertu du contrat numéroté et daté comme plus haut.

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 5 décembre 1883..$9,719,982 00

Division de l'Est, 900 milles à $10,000..........................$9,000,000 00
Division de l'Ouest, 54 milles à $13,333........................ 719,982 00

Total..$9,719,982 00

AJOUTEZ—Avance sur rails, 56,530 tonneaux @ $50=$2,826,600+75 pour 100..................................$2,119,875 00

MOINS—Pour rails, sur lesquels une avance a été faite, 53,030 tonneaux @ $50=$2,651,500+75 pour 100.. 1,988,625 00 131,250 00

$9,851,232 00

Ce qui précède est une évaluation exacte faite d'après les rapports transmis par James Dickey et J. St. V. Caddy. Les quantités ainsi fournies ont été payées exactement d'après les prix du contrat, ou à des taux spécialement autorisés par lettre du département.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel cette évaluation est basée; j'ai vérifié les calculs et je suis convaincu que tous les travaux donnés comme exécutés ont été autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH,
Préposé au bureau principal du chemin de fer canadien du Pacifique.

Montant total maintenant approuvé sur ce contrat, $9,851,232. Tous les paiements précédents étant déduits.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef, par F. J. L.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 5 décembre 1883.

Je certifie par les présentes que 954 milles de la section Centrale du chemin de fer canadien du Pacifique sont prêts pour la circulation régulière des convois et pour l'équipement nécessaire au trafic.

C. SCHREIBER, par F. J. L.

SUBVENTION EN ARGENT.

Section.	Mille.	Subvention par mille.	Subvention pour la longueur totale.	Paiements pour rails.	Total.	Montant approuvé par l'ingénieur.
Section Centrale—						
Division de l'Est	900	10,000 00	9,000,000	....	9,000,000	
Division de l'Ouest......	54	13,333 00	719,982	131,250	851,232	9,851,232
Section Est................	120	15,384 61	1,846,153	304,735	2,150,888	2,650,888
Total	1,074	....	11,566,135	435,985	12,002,120	12,002,120

SUBVENTION EN TERRES.

Section.	Mille.	Nombre d'acres par mille.	Nombre total d'acres.	Moins $\frac{1}{5}$.	Nombre total d'acres moins $\frac{1}{5}$.
Section Centrale—					
Division de l'Est	900	12,500	11,250,000	2,250,000	9,000,000
Division de l'Ouest	54	16,666$\frac{66}{100}$	900,000	180,000	720,000
Section Est	120	9,615$\frac{35}{100}$	1,153,842	230,768	923,074
Total	1,074	....	13,303,842	2,660,768	10,643,074

6 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 6 de ce mois l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a donné un certificat établissant que 33 autres milles du chemin sur la division Ouest de la section Centrale; sont suffisamment achevés et équipés pour y permettre la circulation des trains réguliers. En vertu de ce certificat la compagnie a droit de recevoir sa subvention en terres, savoir: 33 milles, à 16,666.66, formant un total de 549,999.78 acres, moins un cinquième retenu par le gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

Au député du ministre de l'intérieur.

Memoire 6 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 6 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a donné un certificat établissant que 33 autres milles du chemin sur la division Ouest de la section Centrale, sont suffisamment achevés et équipés pour y permettre la circulation des trains réguliers, la distance totale ainsi complétée sur cette section, étant de 954 milles.

Les détails du dit certificat sont comme suit:

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux délivrés jusqu'au 5 décembre 1883, sur la section Centrale:

Division de l'Est, 900 milles à $10,000		$9,000,000 00
" l'Ouest 54 " 13,333		719,982 00
		$9,719,982 00
AJOUTER—Avance sur rails, 56,530 tonneaux @ $50= $2,826,500 + 75 pour 100	$2,119,875.00	
MOINS—Pour rails sur lesquels une avance a été faite, 50,030 tonneaux à $50 = $2,651,500 + 75 p. 100	$1,988,625	$131,250 00
Total		$9,851,232 00
Sur ce montant, il a déjà été payé		$9,534,393 00
Laissant une balance, maintenant payable à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique		316,239 00

Qu'en vertu du certificat en question, la compagnie a en outre droit à sa subvention en terres pour les dits 33 milles de chemin au taux de 16,666.66 acres, soit un total de 540,999.75, moins un cinquième retenu par le gouvernement.

Le soussigné recommande que le paiement à la compagnie de la balance de sa subvention en argent due en vertu du présent certificat, savoir, $316,239, soit autorisé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE.

Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 10 décembre 1883.

Vu le mémoire présenté par le ministre intérimaire des chemins de fer en date du 6 décembre 1883, exposant qu'à la date du 6 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a donné un certificat établissant que 33 autres milles du chemin de fer sur la division ouest de la section Centrale sont suffisamment achevés et équipés pour y permettre la circulation des trains réguliers, la distance totale ainsi complétée sur cette section étant de 954 milles.

Le ministre soumet les détails suivants du dit certificat :

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux délivrés jusqu'au 5 décembre 1883 sur la section Centrale :—

Division de l'Est, 900 milles à $10,000		$9,000,000 00
" de l'Ouest, 54 milles, à $13,333		719,982 00
		$9,719,982
AJOUTEZ—Avance sur rails, 56,530 tonneaux à $50 = $2,826,500+75 pour 100	$2,119,875 00	
MOINS—Pour rails sur lesquels une avance a été faite, 53,030 tonneaux, à $50 = $2,651,500+75 pour 100	1,988,625 00	131,250 00
		$9,851,232 00
Que sur ce montant les livres du comptable du département montrent qu'il a déjà été payé		$9,534,993 00
Laissant une balance, payable à la compagnie, de....		316,239 00

Le ministre dit que le présent certificat montre en outre que la compagnie a droit à une subvention en terres pour les dits trente-trois milles au taux de 16,666.66 acres par mille, soit un total de 549,999.78 acres, moins un cinquième que retient le gouvernement conformément aux conclusions du contrat.

Le ministre recommande que le paiement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de la dite balance, savoir, trois cent seize mille deux cent trente neuf piastres ($316,239), soit autorisé.

Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

JOHN J. McGEE.

Ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 10 de ce mois, un arrêté du Conseil privé a été passé autorisant le paiement à notre compagnie de la somme de $316,239, pour un nouveau prolongement de 33 milles de chemin sur la division Ouest de la section Centrale de votre ligne, complétée et équipée de façon à permettre la circulation des trains réguliers, le nombre total de milles terminés sur cette section étant ainsi de 954.

La valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 5 décembre 1883, sur la section Centrale :

Division de l'Est, 900 milles à $10,000	$9,000,000 00	
" " l'Ouest, 54 " " 13,333	719,982 00	
		$9,719,982 00

AJOUTEZ—Avance sur rails, 56,530 tonneaux @ $50=
$2,826,500+75 pour 100..............................$2,119,875 00
MOINS—Pour rails sur lesquels une avance a été faite,
$53,030 tonneaux @ $50=$2,651,500+75 p. 100.$1,988,625 00
131,250 00

$9,851,232 00

Sur ce montant il a déjà été payé..$9,534,993 00

Laissant une balance maintenant payable de.....................................$316,239 00

Qu'en outre de sa subvention en argent la compagnie a encore droit à une subvention en terre pour les 33 milles ainsi complétés, au taux de 16,666.66 acres par mille, soit un total de 549,999.78 acres, moins un cinquième que retient le gouvernement conformément aux conditions du contrat.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, C. C. P.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 10 de ce mois, un arrêté du conseil a été passé, autorisant le paiement à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien de la somme de $316,239, pour un nouveau prolongement de 33 milles de chemin sur la division Ouest de la section Centrale de la ligne, formant en tout une longueur de 954 milles sur cette section complétée et équipée de façon à permettre la circulation des trains sur la dite section. L'arrêté du conseil est basé sur un certificat de l'ingénieur du gouvernement dont une copie vous a déjà été envoyée.

La compagnie a droit de plus, d'après le certificat, à une subvention en terres pour les dits 33 milles, au taux de 16,666.66 acres par mille, soit un total de 549,999.78 acres, moins un cinquième retenu par le gouvernement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

J. L. MCDOUGALL, auditeur général.

Subvention pour la section Est, détail estimatif n° 10—*distance*, 100 *milles à l'ouest de Callander*, 57 *milles à l'est de Port-Arthur.*

Devis des travaux, subvention en argent—n° du contrat—compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—situation des travaux—section Est, de Callander au raccordement avec la section du lac Supérieur—nom des entrepreneurs, compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation mensuelle des travaux exécutés et des matériaux délivrés depuis le commencement des opérations pour ce contrat, jusqu'au 15 décembre 1883. Les travaux dont ci-suit le détail estimatif, sont exécutés par ordre du département des chemins de fer et canaux, par contrat numéroté et daté comme plus haut.

Valeur totale des travaux exécutés et matériaux livrés jusqu'au 15 décembre 1883:—

A l'ouest de Callander, 100 milles A l'est de Port-Arthur, 67 milles.	à $15,384,61......	2,569,229
Total..........		2,569,229

Ajoutez—avance sur rails:

Mattawa, 9,342, à $30=$280,260+75 p. 100...$	210,195
Hochelaga—4,312, à $28=$120,736+74 p. 100.	90,552
Port-Arthur—2,398, à $33=79,002+75 p. 100.	59,250
Red-Rock et lieux avoisinants—6,903 à $34.50 =238,153+75 p.c..............................	178,615
	$538,612

Moins—couvert par cette évaluation :

6,170 à $30=185,100+75 p. 100	$138,825			
4,312 à $28=120,736+75 p. 100	90,552			
2,008 à $33= 66,000+75 p. 100	49,500			
2,000 à $34.50=69,000+75 p. 100	51,750			
		330,627		
			207,985	
				$2,777,214

Ce qui précède est une évaluation exacte, faite d'après les rapports transmis par M. Thomas Ridout et J. St. V. Caddy. Les quantités ainsi fournies ont été payées exactement d'après les prix du contrat, ou à des taux spécialement autorisés par lettres du département.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel cette évaluation est basée, j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme exécutés ont été régulièrement autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH,
Proposé au bureau principal du chemin de fer canadien du Pacifique.

Montant total approuvé sur ce contrat, $2,777,214. Tous les paiements précédents à être déduits.

J. SCHREIBER, ingénieur en chef.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 15 décembre 1883.

Je certifie par les présentes que 167 milles de la section Est du chemin de fer canadien du Pacifique sont complétés de façon à permettre la circulation des convois, et qu'ils ont tout l'équipement requis pour les besoins du trafic.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Mémoire. OTTAWA, 17 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 15 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a certifié qu'un nouveau prolongement de 47 milles sur la section Est a été complété et équipé de façon à y permettre la circulation des trains réguliers, formant un total sur cette division de 167 milles terminés.

L'état suivant donne les détails des dits certificats :—

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'à la date du 15 décembre 1883, 167 milles, à $15,384.61, par mille	$2,569,229
Ajoutez—avance sur rails	207,985
	$2,777,214
Sur ce montant il a été payé	$2,150,888
Laissant une balance, aujourd'hui payable au chemin de fer canadien du Pacifique	$626,326

En vertu du dit certificat, la compagnie a droit, de plus, à une subvention en terres pour les dits 47 milles, au taux de 9,615.35 acres par mille, soit un total de 451,921.45 acres, moins un cinquième retenu par le gouvernement d'après les conditions du contrat.

Le soussigné recommande que le paiement de $626,326 à la compagnie soit autorisé.

Respectueusement soumis,
J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 17 décembre, 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 15 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a donné un certificat établissant qu'un nouveau prolongement de 47 milles de chemin a été complété et équipé suffisamment pour permettre la circulation des trains réguliers, 20 milles à l'ouest de Callander, et 27 à l'est de Port-Arthur—total 47 milles—sur la section Est, formant ainsi un total de 167 terminés sur cette section.

D'après ce certificat la compagnie a droit à une subvention en terres pour 47 milles de chemin, au taux de 9,615.35 acres par mille, soit un total de 432,701.45 acres, moins un cinquième, retenu par le gouvernement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

J. R. HALL, écr., secrétaire, département de l'intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 19 décembre 1883.

Vu le mémoire soumis par l'honorable ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, en date du 17 décembre 1883, exposant qu'à la date du 15 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, a donné un certificat établissant que sur la section de l'Est (depuis Callander jusqu'au raccordement avec la section du lac Supérieur) du chemin de fer, il a été complété et équipé un nouveau prolongement de 47 milles de chemin de façon à y permettre la circulation des trains réguliers, formant ainsi sur cette section une longueur totale de 167 milles de chemin complétés.

Le ministre soumet les détails suivants du présent certificat:

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 14 décembre 1883: 167 milles, à $15,-384.61 par mille			$2,564,229.
Les 167 milles se divisant ainsi: A l'ouest de Callander, 100; à l'est de Port-Arthur, 67.			
Ajouter avance sur rails.			
9,342 à $30.00=$280,260+75 pour 100	$210,195		
4,312 " 28.00= 120,736+75 "	90,552		
2,394 " 33.00= 79,002+75 "	59,250		
6,903 " 34.50= 238,153+75 "	178,615		
		$538,612	
MOINS—Couvert par cette évaluation ;—			
6,170 à $30.00=$185,100+75 pour 100	$138,825		
4,312 " 28.00= 120,736+75 "	90,552		
2,000 " 33.00= 66,000+75 "	49,500		
2,000 " 34.50= 69,300+75 "	51,750		
		330,627	
			207,985
			$2,777,214
Sur ce montant les livres du comptable du département font voir qu'il n'a été payé jusqu'à présent que. .			$2,150,888
Laissant une balance, aujourd'hui, payable à la compagnie du Pacifique, de			$ 626,326

Le ministre expose que le présent certificat fait voir de plus que la compagnie a droit de recevoir sa subvention en terres pour les dits 47 milles au taux de $9,615\frac{35}{100}$ acres par mille, soit un total de $451,921\frac{45}{100}$ acres, moins un cinquième retenu d'après les conditions du contrat.

nion exprimée par l'honorable ministre de la justice, et vu que la compagnie demande aujourd'hui une avance sur une quantité supplémentaire.

Le ministre expose qu'une inspection a été faite par l'officier chargé de ces choses, lequel a fait rapport que vu l'épaisseur de neige qui les recouvrait, il ne lui a été possible de constater, des rails que la compagnie disait être déposés là, qu'une quantité de 234 tonnes, pour laquelle il a donné un certificat.

Le ministre recommande, vu le rapport de l'ingénieur en chef, en date du 23 janvier dernier, qu'autorisation soit donnée pour une avance à la compagnie sur une quantité supplémentaire de 234 tonnes de rails d'acier déposés à Hochelaga comme suit : une avance de quatre mille neuf cent quatorze piastres, équivalent à 75 pour 100 de leur valeur, calculée à $28 la tonne, paiement devant être fait sur réception d'un bon titre sur les dits rails donnés par la compagnie en faveur de Sa Majesté, ce titre devant être approuvé par le ministre de la justice.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 12 février 1883.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer qu'un arrêté du conseil autorisant une nouvelle avance de $4,914 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sur rails déposés à Hochelaga, a été passé le 6 de ce mois, votre rapport du 3 novembre dernier au sujet d'une avance semblable ayant servi de base à la recommandation du ministre de ce département en faveur de l'avance actuelle.

L'arrêté prescrit, comme dans le cas précédent, qu'un bon titre sur les dits rails soit donné à Sa Majesté ; en conséquence je dois vous demander de vouloir bien faire en cette circonstance ce que vous avez déjà fait pour obtenir ce titre de la compagnie.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

OTTAWA, 14 février 1883.

MONSIEUR.—Faisant droit à la demande que contient votre lettre de ce jour, j'ai l'honneur de transmetre la convention conclue avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le 16 décembre dernier, et en vertu de laquelle certains rails destinés à la section de son chemin ont été donnés à la couronne comme garantie de l'avance faite à la compagnie d'après son contrat. Je dois vous demander de vouloir bien me renvoyer ce document.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

OTTAWA, 14 février 1883.

Re Avance sur rails d'acier.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous demander de me renvoyer la convention que je vous ai adressée dans ma lettre du 18 décembre dernier, transportant le premier lot de rails à la Couronne.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 21 février 1883.

Re Seconde avance sur rails d'acier.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 12 de ce mois, j'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien nommer une personne pour prendre livraison des rails. Vous voudrez bien, s'il vous plaît, recommander à la personne que vous nommerez de suivre les avis de M. H. Abbott, avocat, de Montréal, l'agent du département dans cette transaction.

En donnant des instructions à M. Abbott à ce sujet, je lui ai dit de donner à la couronne un titre sur tous les rails qui restent dans la cour, de sorte que si le gouvernement convient de faire une nouvelle avance sur la garantie des 125 tonnes que la compagnie prétend être déposées dans la cour, une seconde convention ne sera pas nécessaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. POWER, pour le D. M. J.

Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 23 février 1883.

Re Seconde avance sur rails d'acier.

MONSIEUR,—Au sujet de ma lettre du 21 de ce mois, j'ai l'honneur de vous informer que l'agent du département fait rapport qu'il ne sera pas nécessaire de faire faire une autre livraison régulière de rails, vu que M. Robertson a déjà pris possession de tous les rails qui sont dans la cour de la compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

A. POWER, pour le D. M. J.

Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 26 février 1883.

Re Seconde avance sur rails d'acier.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli deux copies de la convention pour exécution par l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, et de vous demander qu'après la dite exécution une copie me soit renvoyée pour être transmise à la compagnie, l'autre devant rester aux archives dans votre département.

J'inclus aussi le compte de M. Abbott pour services rendus, savoir:—$25 pour services rendus dans la première avance, et $10 dans la seconde; et relativement à votre lettre du 31 du mois dernier, je présume que je puis informer M. Abbott que ce compte a été envoyé à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour paiement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEORGE W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 février 1883.

MONSIEUR,—Ainsi que vous me le demandez pas votre lettre du 26 de ce mois, j'ai l'honneur de vous renvoyer, régulièrement exécuté et rempli par le chef de ce département, un double de la convention conclue entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet de la seconde avance sur des rails déposés à Hochelaga.

Le compte de votre agent a été envoyé à la compagnie pour paiement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

GEO. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

OTTAWA, 3 mars 1883.

Re Seconde avance sur rails.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer la première convention et tous les documents qui s'y rattachent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. POWER, pour le D. M. J.

Le secrétaire, chemins de fer et canaux.

LE PRÉSENT CONTRAT fait entre Sa Majesté la Reine, représentée aux présentes par le Canada, et agissant en son nom par l'entremise de l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux du Canada, appelée ci-après le gouvernement, et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, corporation ayant les pouvoirs civils et representée par M. Duncan McIntyre, vice-président, et M. Charles Drinkwater, secrétaire de la dite compagnie :

Le ministre recommande que le paiement de la balance, savoir : six cent vingt-six mille trois cent vingt-six piastres ($626,326) à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, soit autorisé.

Le comité recommande que cette autarisation soit accordée.

JOHN J. McGEE, greffier du conseil.

OTTAWA, 21 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 19 de ce mois, un arrêté du conseil a été passé autorisant le paiement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de la somme de $626,326 pour un nouveau prolongement de 47 milles (20 à l'ouest de Callander et 27 milles à l'est de Port-Arthur) de chemin complété sur la section Est de la ligne, formant un total de 167 milles complétés et équipés, de manière à permettre la circulation des trains réguliers.

Le présent arrêté est basé sur un certificat de l'ingénieur du gouvernement, dont une copie vous a déjà été transmise.

La compagnie a droit, de plus, en vertu de ce certificat, à sa subvention en terres pour les dits quarante-sept milles au taux de 9,615·35 acres par mille, soit un total de 451 921·45 acres, moins un cinquième qui est retenu conformément aux conditions du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

J. L. McDOUGALL, écr, auditeur général.

OTTAWA, 21 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 19 de ce mois, un arrêté du conseil a été passé autorisant le paiement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de la somme de $626,326 pour un nouveau prolongement de 47 milles (20 milles à l'ouest de Callander et 27 à milles à l'est de Port-Arthur) de chemin complété sur la section Est de la ligne, formant un total de 167 milles complétés et équipés de manière à y permettre la circulation des trains réguliers.

La valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'à la date du 15 décembre 1883, étant de 100 milles à l'ouest de Callander, et de 67 milles à l'est de Port-Arthur—en tout 167 milles, à $15,384.61 par mille $2,569,229

Ajoutez avance sur rails :—					
9,342 à $30.00=$280,260+75	pour 100	$210,195			
4,312 " 28.00= 120,736+75	"	90,552			
2,394 " 33.00= 79,002+75	"	59,250			
6,903 " 34.50= 238,153+75	"	178,65			
			$538,612		
MOINS—Couvert par cette évaluation :—					
6,170 à $30.00=$185,100+75	pour 100	$138,825			
4,312 " 28.00= 120,736+75	"	90,552			
2,000 " 33.00= 66,000+75	"	49,500			
2,000 " 34.50= 69,000+75	"	51,750			
			330,627		
					207,985
					$2,777,214
Sur ce montant les livres du comptable du département font voir qu'il n'a été payé jusqu'à présent que					2,150,888
Laissant une balance, aujourd'hui payable à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de................................					$626,326

En vertu du dit certificat, la compagnie a droit, de plus, à recevoir une subvention en terres pour les dits 47 milles, au taux de 9,615.85 acres par mille, soit un total de 451,921.45, moins un cinquième, retenu par le gouvernement d'après les conditions du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.R.

Section de l'Est.—Avances sur rails.—Seconde avance sur matériel à Hochelaga.

Mémoire. *Re*—Avances sur rails livrés à Hochelaga.

Le ministre de la justice fait rapport, sur la requête de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en date du 10 novembre 1882, demandant des avances sur rails livrés à Hochelaga :—Que bien qu'il existe un doute quant à la question de savoir si l'on doit considérer ces rails comme livrés sur la ligne du chemin de fer du Pacifique, tel qu'il est décrété par la section 1, 37 Vict., chapitre 14, cependant, comme les avances demandées n'excèdent pas les trois quarts de la valeur des dits rails, il ne voit aucune objection à ce que les avances soient faites, pourvu que l'on veille à ce qu'un bon titre sur les rails soit donné à Sa Majesté.

Arrêté du conseil, 2 décembre 1882, autorisant l'avance de $85,938 sur 4,078 tonnes de rails, soit 75 pour 100 de leur valeur, à $28 la tonne—$114,184.

Comme le dit arrêté du conseil n'est pas général quant à tous les rails livrés à Hochelaga, mais ne couvre qu'une quantité spécifiée, il sera nécessaire d'obtenir un autre arrêté du conseil pour l'avance faite sur les rails remis par M. Schreiber, 23 janvier 1883, savoir: 234 tonnes à $28, $6,552 par 75, $4,914, et alors le paiement pourra être fait, pourvu qu'un bon titre soit donné à Sa Majesté, sur un rapport du ministre de la justice.

Les documents nécessaires concernant le titre seraient préparés dans le département de la justice.

T. R.

Mémoire. OTTAWA, 5 février 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 2 décembre dernier, il a été passé un arrêté du conseil autorisant une avance sur rails d'acier, etc., propriété de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, déposés à Hochelaga, avance faite sur l'opinion exprimée par l'honorable ministre de la justice.

Que la compagnie ayant demandé une avance sur une nouvelle quantité, une inspection a été faite par l'officier chargé de ces choses, lequel a fait rapport que vu la grande épaisseur de neige qui les recouvrait, il ne lui a été possible de constater, des rails que la compagnie disait être déposés là, qu'une quantité de 234 tonnes, pour laquelle il a donné certificat.

Vu un rapport de l'ingénieur en chef, en date du 23 du mois dernier, le soussigné recommande qu'autorisation soit donnée pour une avance à la compagnie sur une quantité supplémentaire de 234 tonnes de rails d'acier, déposées à Hochelaga comme suit: une avance de $4,914, équivalant à 75 pour 100 de leur valeur à $28 la tonne, paiement devant être fait sur réception d'un bon titre sur les dits rails donné à Sa Majesté par la compagnie, ce titre devant être approuvé par l'honorable ministre de la justice.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 6 *février* 1883.

Vu le mémoire de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, en date du 5 février 1853, exposant que par un arrêté du conseil en date du 2 décembre dernier, autorisation a été donnée pour une avance sur rails, appartenant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et déposés à Hochelaga, avance faite sur l'opi-

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 15 février 1883.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur rails et attaches, livrés le long de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, sur la section Centrale, j'ai l'honneur de faire rapport en incluant le rapport de M. Dickey jusqu'au ?1 du mois dernier, que la compagnie a maintenant 1,600 tonnes de rails en dépôt, en outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et d'attaches transférés en vertu du contrat et qui ne sont pas payés ; la compagnie pourrait avoir par son contrat, droit sur les 1,600 tonnes à l'avance suivante :

1,600 tonnes à $50..	$ 80,000
75 pour 100 sur cette somme..........................	60,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissent serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 13 février 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une nouvelle avance sur rails d'acier et attaches, par lettre en date du 9 de ce mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a, le 13 de ce mois, fait rapport qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches qui lui sont transférés en vertu de son contrat et qui ne sont pas encore payés, et ceux sur lesquels une avance a déjà été faite, la compagnie a maintenant en dépôt le long de sa ligne de la section Centrale, 1,600 tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit à une avance, en conformité de son contrat, comme suit :

1,600 tonnes à $50..	$80,000
75 pour 100 sur cette somme............................	60,000

Le soussigné recommande, en conséquence, qu'autorisation soit donnée de payer une avance de $60,000 à la compagnie sur rails et attaches livrés comme susdit.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 14 *février* 1883.

Vu le mémoire de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux en date du 13 février 1883, exposant qu'à la date du 9 du même mois la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une nouvelle avance sur rails d'acier et attaches importés dans le Nord-Ouest.

Le ministre expose que l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport, le même jour, qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches qui sont transférés à la compagnie en conformité de son contrat et qui ne sont pas encore payés, et ceux sur lesquels une avance a déjà été faite, la dite compagnie a actuellement en dépôt le long de sa ligne sur la section Centrale, 1,600 tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit en conformité de son contrat à l'avance suivante :

1,600 tonnes à $50..	$80,000
75 pour 100 sur cette somme	60,000

Le ministre recommande qu'autorisation soit donnée de payer une avance de $60,000 à la compagnie sur rails et attaches livrés comme susdit.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Inventaire des rails.

Année.	Description.	Rails en stock.		Rails sur la ligne.	
		Ton'x.	Lbs.	Ton'x.	Lbs.
	Section Centrale—				
	Etat fourni par M. Dickey des rails au bout de la voie.....................	7,653	576		
	Sur la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie..................................	4,475			
	Etat fourni par M. Dickey des rails passés à Saint-Vincent, jusqu'au 7 nov. 1882..	58,855	1,149		
	Rails livrés à la compagnie en vertu des termes de son cont. et non encore payés	....	....	6,797	
	Rapport de M. Dickey, du 7 au 17 nov....	1,679	1,440		
	Rails dép. sur l'emb. S.O., dep. Emerson.	....	....	5,755	2,170
	Rails enlevés le long de la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie..........	....	....	2,432	369
	Rapport de M. Dickey, du 14 au 21 nov...	1,566	2,180		
	Moins, subvention 20, sect. de 20 milles...	....	....	40,000	
	Rapport de M. Dickey, du 13 au 21 janv..	2,033	964		
	do du 1er au 7 déc....	2,001	320		
	do du 7 au 31 déc.....	4,105	194		
1883.	Moins, subvention 21, sect. de 20 milles...	....	....	2,000	
	Rapport de M. Dickey, du 1er au 21 janv.	3,627	599		
	do du 22 au 31 janv..	1,605	1,380		
	Totaux	81,602	2,082	56,985	299
	Moins, rails sur la voie........................	56,985	299		
	Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance	24,617	1,783		
1882.	Ton'x. / Ton'x.				
8 mai......	Avance 5,000				
20 juin	do 5,000				
15 juillet..	do 10,000				
12 do ..	do 8,000				
1er août...	do 1,400				
15 do ...	do 1,350				
— déc.....	do 600				
15 do	do 3,400				
19 do	do 800				
23 do	do 2,000				
1883.					
16 janv....	do 2,100				
31 do	do 3,650				
13 fév......	do 1,600				
	44,900				
	Déduction—				
	Estimations n°s 5 à 19, déjà mentionnées........ 20,300	24,600			
		17	1,783		

OTTAWA, 14 février 1883.

MONSIEUR,—Je dois vous informer qu'en vertu d'un arrêté du conseil passé ce jour, une avance de $60,000 a été autorisée sur un nouveau lot de 1,600 tonnes de rails déposés sur la section Centrale du chemin de fer canadien du Pacifique, et que le certificat du comptable de ce département a été donné pour cette quantité.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, Cie du ch. de fer canadien du Pacifique.

Fait foi, qu'en vertu des clauses du contrat existant entre le gouvernement et la compagnie pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et en vertu du statut en tel cas fait et pourvu, le gouvernement a avancé à la compagnie la somme de quatre mille neuf cent quatorze piastres sur deux cent trente-quatre tonnes de rails d'acier, s'élevant, à raison de vingt-huit piastres par tonne, à six mille cinq cent cinquante-deux piastres, la dite avance égalant soixante et quinze pour cent de la dite quantité ; les rails étant actuellement en dépôt près de la ligne du dit chemin de fer canadien du Pacifique, dans la paroisse d'Hochelaga, dans la province de Québec, et doivent servir à la construction du dit chemin de fer ; avance que la compagnie reconnaît par le présent avoir reçue.

Et en considération et comme garantie de la dite avance, la compagnie a cédé et cède par le présent au gouvernement, et lui transfère, comme susdit, les trois cent cinquante-neuf tonnes de rails d'acier actuellement en dépôt dans la cour de la dite compagnie, dans la paroisse d'Hochelaga, et en a déjà fait livraison à S. W. Robinson, de la ville de Montréal, lequel en a pris possession en même temps que d'une plus grande quantité de rails, pour le gouvernement et en son nom.

Et il est par le présent stipulé et convenu par la compagnie, qu'elle n'emploiera pas les dits rails d'acier pour aucun autre objet et d'aucune autre manière, et qu'elle ne les enlèvera pas de la dite cour excepté pour la construction de chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Callander, sur la partie de son chemin connue sous le nom de la section Est. Et le gouvernement autorise par le présent la compagnie à prendre la quantité des dits rails qui sera nécessaire au dit objet, à la condition (que la compagnie accepte par le présent) que le gouvernement déduira de la subvention qui sera payée par lui à la compagnie en vertu du dit contrat, lors du règlement pour chaque section de vingt milles du dit chemin de fer, une partie de la subvention correspondant à la quantité de rails qui aura été employée dans la construction de la dite section.

En foi de quoi les parties ont signé les présentes au temps et aux lieux inscrits en regard de leurs noms respectifs :

Témoin de la signature du vice-président et du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. (Signé,) A. Browning. Montréal, 24 février 1883.	Pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. (Signé,) M. McINTYRE, Vice-président. C. DRINKWATER, Secrétaire. (Sceau.) Montréal, 24 février 1883.
Témoin de la signature du ministre et du secrétaire des chemins de fer et canaux du Canada. (Signé.) H. A. Fissiault. Ottawa, 27 février 1883.	(Signé,) CHARLES TUPPER, Ministre des chemins de fer et canaux. A. P. BRADLEY, Secrétaire. (Sceau.)

Ottawa, 6 mars 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu d'un arrêté du conseil en date du 6 du mois dernier, une avance de $4,914 a été faite sur une quantité supplémentaire de 234 tonnes de rails d'acier, etc., en dépôt à Hochelaga, pour servir à la section Est de votre ligne, à l'ouest de Callander; le gouvernement ayant déjà pris possession des dits rails, et les contrats nécessaires ayant été signés en date du 24 et du 27 du mois dernier.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

Charles Drinkwater, secrétaire,
Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

MONTRÉAL, 9 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli la correspondance que j'ai échangée avec le député du ministre de la justice concernant les rails déposés à Hochelaga.

Nous désirons les enlever, ainsi que je le disais dans ma lettre au département de la justice; mais il paraît que la demande aurait dû en être faite au département des chemins de fer et canaux.

Voulez-vous avoir l'obligeance de soumettre de suite cette question au ministre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 6 mars 1883.

CHER MONSIEUR,—Vous connaissez la nature du contrat passé entre cette compagnie et le gouvernement, contrat d'après lequel des avances ont été récemment faites sur certains rails d'acier déposés à Hochelaga. Ce contrat stipule que les rails ne seront pas déplacés à moins que ce ne soit pour les faire servir à la construction de la ligne-mère. Ce serait une grande commodité pour nous, pendant que nos wagons-plateformes sont peu employés au trafic général, de transporter ces rails sur un point donné de la ligne-mère, à l'ouest de Callander, où nous nous proposons de les mettre en piles, desquelles nous les prendrons à mesure que nous en aurons besoin pour la construction du chemin. Je suppose qu'il sera nécessaire d'obtenir l'autorisation du gouvernement avant que cela puisse être fait. Voulez-vous être assez bon d'examiner le contrat, et me renseigner sur ce point? Si la chose était nécessaire, un officier du gouvernement pourrait être envoyé là pour recevoir les rails.

Un prompt examen de cette question obligera infiniment.

Votre tout dévoué,

C. DRINKWATER, secrétaire.

G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

OTTAWA, 7 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 6 de ce mois, au sujet du déplacement proposé des rails, d'Hochelaga à un point donné de la ligne principale à l'ouest de Callander.

J'ai transmis votre lettre au département des chemins de fer et canaux. N'ayant pas le contrat ici, et étant allé au bureau de M. Schreiber, ce matin, je l'ai vu là; j'ai aussi conversé avec M. Schrieber au sujet de votre lettre. Il serait bon que vous fissiez votre demande au département des chemins de fer et canaux, et s'il existe quelque doute sur cette question, les officiers de ce département s'adresseront au département de la justice.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

C. DRINKWATER, secrétaire, compagnie de chemin fer canadien du Pacifique.

AVANCES SUR RAILS—SECTION CENTRALE.

MONTRÉAL, 9 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous demander qu'une nouvelle avance sur rails et attaches importés par la compagnie dans le Nord-Ouest, depuis la date de la dernière, soit faite conformément aux stipulations du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

NUMÉRO QUATRE.

CORRESPONDANCE RELATIVE AUX EMBRANCHEMENTS ET AU PROGRÈS DES TRAVAUX SUR CES EMBRANCHEMENTS.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 22 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre en double les plans et livres de renvoi, des terrains de l'embranchement sud-ouest, qui s'étend depuis le terrain de la gare, dans la ville de Winnipeg, *viâ* la ville de Morris, jusqu'à la frontière internationale, dans la section 5, rang 1, ouest, et depuis un endroit de la section 31, township 2, rang 8, ouest, jusqu'à une distance de 115 milles, le tout dans les limites de la province du Manitoba. Je vous transmets de plus les plans et livres de renvoi des différents comtés traversés par l'embranchement, ainsi que de la partie qui se trouve dans la ville de Winnipeg. Ces derniers doivent être déposés aux greffes de la paix.

Dans tous les cas, la longueur du terrain que nous nous proposons de prendre ne dépasse pas les limites fixées par l'acte général des chemins de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 11 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre en double les livres de renvoi avec les plans et profils de l'embranchement de Selkirk. Je vous transmets aussi des livres et plans séparés couvrant tout le terrain de la ligne qui se trouve dans la ville de Winnipeg et le comté de Lisgar. Ces derniers, ainsi que prescrit par la loi, doivent être déposés aux greffes de la paix.

Je vous prie de vouloir bien transmettre au ministre des chemins de fer, pour être soumis à son approbation, ces plans et livres de renvoi, et me faire parvenir aussitôt que possible une copie de son certificat ainsi que les plans séparés pour les greffiers de la paix.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

EMBRANCHEMENT DE SELKIRK.

Pour être renvoyés à la compagnie :

1. Plan de toute la ligne ; 2. idem du terminus à Winnipeg ; 2. id. du terminus à Selkirk ; 1. id. du comté de Selkirk ; 1 id. du comté de Lisgar : total, 7 plans.

1 profil de toute la ligne ; 1 id. de la ville de Winnipeg ; 1. id. du comté de Selkirk ; 1. id. du comté de Lisgar : total, 4 profils.

1 livre de renvoi de toute la ligne ; 1. id. de la ville de Winnipeg ; 1. id. du comté de Selkirk ; 1. id. du comté de Lisgar : total, 4 livres de renvoi.

OTTAWA, 6 août 1883.

MONSIEUR,—Je dois vous informer que les plans, profils et livres de renvoi des terrains de l'embranchement sud-ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, s'étendant depuis le terrain de la gare de Winnipeg, *via* la ville de Morris, jusqu'à la frontière internationale, dans la section 5, rang 1, ouest, et depuis un endroit de la section 31, township 2, rang 8, ouest, ont été examinés et certifiés, le 4 de ce mois. Nous en avons gardé une copie pour ce département, et les deux autres copies vous ont été renvoyées par messagerie, comme le prouve l'accusé de réception ci-inclus. Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.

OTTAWA, 6 août 1883.

MONSIEUR,—Je dois vous informer que les plans, profils et livres de renvoi de l'embranchement de Selkirk, que vous nous avez envoyés le 11 du mois dernier, on

été examinés et approuvés le 4 de ce mois. Nous avons conservé pour ce bureau un des triplicata, et les deux autres vous ont été envoyés par messagerie.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur, A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 7 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de vos lettres (2) du 6 de ce mois transmettant les plans et livres de renvoi de l'embranchement sud-ouest, et de l'embranchement de Selkirk, plans et livres certifiés tels que prescrit par l'acte des chemins de fer.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 11 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, en triplicata, pour être soumis à l'examen et à l'approbation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, les plans, profils et livres de renvoi des terrains nécessaires à la construction de l'embranchement d'Emerson, du chemin de fer canadien du Pacifique, s'étendant depuis l'embranchement de Pembina, dans le village d'Emerson, jusqu'à un raccordement avec l'embranchement sud-ouest, dans la section 8, township 3, rang 1, ouest, et ayant une longueur de près de 21 milles ; tous dans le comté de Manchester, et la province du Manitoba.

De ces documents qui devront servir aux fins d'expropriation, un exemplaire devra être gardé dans notre département, et vous voudrez bien me renvoyer les deux autres.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 4 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer, sous ce pli, les plans, profils et livres de renvoi, en duplicata, des terrains nécessaires à la construction de l'embranchement d'Emerson du chemin de fer canadien du Pacifique, entre la ville d'Emerson et son raccordement avec l'embranchement sud-ouest, dans la section 8, township 3, rang 1, ouest. Ces plans, profils et livres de renvoi ont été examinés et approuvés par le député du ministre des chemins de fer et canaux.

Les triplicata ont été mis en liasse dans ce département.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur, A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.

NUMÉRO CINQ.

CORRESPONDANCE RELATIVE AUX TAUX DE PÉAGE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 6 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 du mois dernier, demandant qu'un tarif de transport sur la partie du chemin de fer canadien du Pacifique comprise entre Telford et Portage-du-Rat, soit soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil. Les directeurs m'ont donné instruction de dire qu'ils ont l'intention de proposer une revision des péages qui ont été exigés en vertu d'un arrêté du conseil rendu au mois d'avril dernier, revision qui devra être soumise à l'approbation du gouvernement. Je prendrai la liberté de demander que, dans l'intervalle, la compagnie soit autorisée à appliquer temporairement les péages et autres tarifs actuellement en vigueur dans la division Ouest, à la partie du chemin de fer comprise entre Telford et Portage-du-Rat, jusqu'à ce que le tarif ainsi revisé ait été pris un considération.

La partie de la ligne-mère comprise entre Portage-la-Prairie et Brandon, est dans le même cas, et j'ai reçu instruction de faire la même demande au sujet de cette section.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire,

F. BRAUN, secrétaire, chemins de fer et canaux.

AVANCE SUR RAILS—EVALUATION N° 43.

Devis des travaux, subvention en argent, n° du contrat, compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—situation des travaux à l'ouest de la Rivière-Rouge, section Centrale—Nom des entrepreneurs—Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—Date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation mensuelle des travaux exécutés et des matériaux livrés depuis le commencement des opérations en vertu de ce contrat jusqu'au 1er novembre 1883.

Les travaux dont ce qui suit est le devis, sont exécutés par ordre du département des chemins de fer et canaux par contrat numéroté et daté comme ci-haut.

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 1er novembre 1883		$2,279,993 00
Division Est, 900 milles à $10,000 ...	$9,000,000 00	
Division Ouest, 21 milles à $13,333....	279,993 00	
		$9,279,993 00
AJOUTEZ—Avance sur rails, 56,530 tonnes, à $50 = $2,826,500,+75 p. 100.	$2,119,875 00	
MOINS—Pour rails posés sur lesquels une avance a été faite, 49,730 tonnes, à $50 = $2,486,500+75 p. 100.	1,864,875 00	255,000 00
		$9,534,993 00

Ce qui précède est une évaluation exacte faite d'après les rapports fournis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été payées aux prix du contrat, ou à des taux spécialement autorisés par lettre du département ci-haut mentionné.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel cette évaluation est basée, j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux inscrits comme exécutés ont été régulièrement autorisés par le département.

FRANCIS LYNCH, préposé au bureau principal de la Cie du Pacifique.

Le montant total approuvé sur ce contrat est de $9,534,993. Tous les paiements devant être déduits.

COLLINGWOOD SCHREIBER, ingénieur en chef.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Je certifie par les présentes que 921 milles de la section Est du chemin de fer canadien du Pacifique sont complétés de façon à permettre la circulation des convois, et qu'ils ont tout l'équipement requis pour les besoins du trafic.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

SUBVENTION EN ARGENT.

Section.	Mille.	Subvention par mille.	Subvention pour longueur totale.	Paiements pour rails.	Total.	Montant approuvé par l'ingénieur.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Section Centrale—						
Division Est......................	900	10,000 00	9,000,000 00	....	9,000,000 00	....
Division Ouest................	21	13,333 00	279,993 00	255,000 00	534,993 00	9,534,993 00
Section Est..........................	100	15,384 61	1,538,461 00	219,270 00	1,757,731 00	1,757,731 00
	1,021	....	10,818,454 00	474,270 00	11,292,724 00	11,292,724 00

SUBVENTION EN TERRES.

Section.	Mille.	Nombre d'acres par mille.	Nombre total d'acres.	Moins $\frac{1}{5}$.	Nombre total d'acres moins $\frac{1}{5}$.
Section Centrale—					
Division Est	900	12,500·00	11,250,000	2,250,000	9,000,000
Division Ouest	21	16,666·66	350,000	70,000	280,000
Section Est	100	9,615·35	961,535	192,307	769,228
	1,021	....	12,561,535	2,512,307	10,049,228

Mémoire. OTTAWA, 5 novembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 5 courant, l'ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a certifié qu'il a été livré une quantité supplémentaire de matériaux en sus de la quantité couverte par son certificat précédent, savoir: sur la section Centrale une quantité de 1,230 tonnes de rails d'acier à $50 par tonne, soit un total de $61,500, sur lequel, d'après les conditions de son contrat la compagnie a droit de recevoir une avance de 75 pour 100, ou $46,125. Le soussigné recommande qu'autorisation soit donnée de payer la somme ci-haut mentionnée, comme avance sur les rails en question.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 7 *novembre* 1883.

Vu le mémoire du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux en date du 5 novembre 1883, exposant que le même jour l'ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a certifié qu'il avait été livré une quantité supplémentaire de matériaux en sus de la quantité couverte par son certificat précédent, savoir :—sur la section Centrale une quantité de 1,230 tonnes de rails d'acier évalués à $50 la tonne, soit un total de $61,500, sur lequel, d'après les conventions de son contrat, la compagnie a droit à une avance de 75 pour 100, ou $46,125.

Le ministre recommande qu'autorisation soit donnée de payer la somme ci-haut nommée comme avance sur les rails en question.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 13 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 7 de ce mois un arrêté du conseil a été passé autorisant le paiement à votre compagnie de la somme de $46,125 comme avance égale à 75 pour 100 sur $61,500, équivalant à $50 la tonne, de 1,230 tonnes de rails livrés sur la section Centrale du chemin de fer canadien du Pacifique en outre de la quantité sur laquelle une avance a déjà été faite.

L'auditeur général a reçu avis de cette avance.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire,
Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le tableau suivant indique l'augmentation des taux actuellement en vigueur, comparativement aux taux établis à l'origine par le gouvernement.

Par 100 lbs.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe
Nouveau tarif pour le fret, de Saint-Vincent à Winnipeg.	43	36	29	22
Ancien " " " ...	25	21	18	13
Augmentation..................................	18	15	11	9
" pour cent.........	72	71	61	61
Nouveau tarif de Winnipeg au Portage-la-Prairie........	38	32	26	19
Ancien " " " "	26	21	16	13
Augmentation....................................	12	11	10	6
" pour cent............................	46	52	62	46
Nouveau tarif de Winnipeg à Brandon......	65	54	43	32
Ancien " " "	41	33	27	21
Augmentation....................................	24	21	16	11
" pour cent..............................	59	64	59	52

Soit une augmentation d'environ 59 pour 100.

Voilà un échantillon des taux. Une comparaison détaillée, pour toutes les stations jusqu'à Brandon, donnerait un résultat semblable. On sait que sous l'ancien tarit du gouvernement, pour toutes les marchandises transportées au delà de Brandon, le taux officiel était imposé jusqu'à Brandon, puis des prix arbitraires étaient exigés ensuite par les entrepreneurs, qui construisaient le chemin sur la partie de celle-ci qui s'étendaient au delà.

Il ne peut y avoir de doute que l'augmentation de 59 pour 100 sur les taux, qui étaient déjà trop élevés comparativement à ceux qui sont imposés dans les Etats du Centre ou dans la partie Est du Canada, doit avoir un effet sérieux sur le commerce du pays, et, jointe aux taux extrêmement élevés qui existent de l'autre côté de la frontière, exiger de plus grands capitaux que dans les autres parties du Canada, pour faire des affaires.

Ceci constitue une oppression d'une rigueur particulière pour un pays dont le commerce est encore naissant.

Le conseil de la Chambre de Commerce espère que cette importante question recevra de vous-même et des directeurs de la compagnie une attention spéciale, tant pour ce qui est de son effet sur la classe commerciale du Manitoba, que sur la colonisation du pays et les profits futurs de la compagnie elle-même.

La Chambre de Commerce désire ensuite attirer vivement votre attention sur un autre sujet, qui, d'après les résultats apparents, ne peut pas avoir été suffisamment étudié par vous : la distinction qu'établit l'opération du nouveau tarif en ce qui concerne le commerce de Winnipeg.

Dans votre entrevue avec le comité, vous avez dit que c'était le désir et l'intérêt des directeurs de la compagnie, de faire tout en leur pouvoir pour le développement de la ville de Winnipeg, qui doit être le grand centre des affaires de votre chemin de fer. Comme preuve de ce désir vous avez assuré que c'était l'intention de votre compagnie de réduire les taux de transport entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg, pendant la saison de navigation, ce qui procurerait à nos marchands l'avantage de transporter un grand nombre de marchandises à des prix modérés, de manière à rendre possible la distribution de ces marchandises dans l'ouest.

Une politique de ce genre serait incontestablement sage. Toute grande compagnie de chemin de fer doit avoir un centre de distribution où se réunissent les capitalistes et les entrepreneurs, une ville susceptible d'un vaste développement, où cette compagnie puisse trouver aisément et à des prix raisonnables la main-d'œuvre et les matériaux dont elle a besoin, et qui lui fournisse un trafic constant et toujours grandissant.

Un grand centre d'affaires comme celui-là est un avantage pour le pays ; dans l'ouest, à presque chacune de vos stations, surgir de petits villages, et ailleurs des villes considérables.

D'ici à quelques années ces localités ne feront que peu d'affaires elles-mêmes, et il sera grandement avantageux pour elles d'être rattachées par voie ferrée à un de ces centres, où se trouvent de grands dépôts de marchandises et où elles pourront en obtenir en petite quantité, selon les besoins du moment.

Or, l'état comparatif suivant démontrera que le nouveau tarif sera préjudiciable non seulement à Winnipeg, mais à toutes les localités de l'ouest, qui devront, d'ici à plusieurs années, s'adresser à Winnipeg pour ce dont elles auront besoin.

Par 100 lbs.	1re classe.	2me classe.	3me classe.	4me classe.
1. Winnipeg et Portage-la-Prairie :—				
Directement, Saint-Vincent au Portage-la-Prairie...	62	52	41	31
Saint-Vincent à Winnipeg....................	43	36	29	22
Winnipeg au Portage-la-Prairie........	38	32	26	19
	81	68	55	41
Surcharge pour Winnipeg	19	16	14	10
2. Brandon :—				
Directement, Saint-Vincent à Brandon..................	80	67	54	40
Saint-Vincent à Winnipeg..............................	43	36	29	22
Winnipeg à Brandon	65	54	43	32
	1.08	90	72	54
Surcharge pour Winnipeg........	28	23	18	14
3. Broadview :—				
Directement, Saint-Vincent à Broadview...............	1.09	91	73	55
Saint-Vincent à Winnipeg............	43	36	29	22
Winnipeg à Broadview..................................	95	79	63	48
	1.38	1.15	92	70
Surcharge pour Winnipeg	29	24	19	15
4. Régina :—				
Directement, Saint-Vincent à Régina......	1.28	1.07	86	64
Saint-Vincent à Winnipeg..............................	43	36	29	22
Winnipeg à Régina.......................................	1.15	96	76	58
	1.58	1.32	1.05	80
Surcharge pour Winnipeg	30	25	19	16

On voit donc que, sur toutes les marchandises importées par les marchands de Winnipeg ou vendues par eux dans le pays, il y a une augmentation moyenne des

Rapport *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 23 mars* 1883.

Vu le mémoire, en date du 9 décembre 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, soumettant pour approbation conformément aux dispositions de "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879" le tarif ci-joint qu'il est question d'établir sur la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, et espérant que l'ingénieur en chef, à la date du 9 décembre 1882, ayant exprimé l'opinion que, quoique plus élevé que les tarifs des chemins de fer de la partie est du Canada, celui-ci ne l'est qu'en proportion des frais comparativement plus considérables que nécessite l'exploitation d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest, et que les taux soumis sont justes et raisonnables si on tient compte du fait que le prix du combustible employé sur cette partie du chemin de fer est d'au moins 110 pour 100 plus élevé que sur les chemins de l'Est du Canada, que la main-d'œuvre coûte 45 pour 100, et les approvisionnements généraux 60 pour 100 plus cher; que, de plus, sur des centaines de milles la ligne traverse un pays à peine colonisé et ne pouvant fournir d'ici à un certain temps qu'un trafic très léger. Le tarif en question a cependant été fait de manière à favoriser la colonisation du pays et le développement de son commerce, et dans ce but on a imposé des taux peu élevés sur quelques-uns des articles les plus importants, tels que les effets des immigrants, le charbon, le bois de chauffage, le bois de construction et le grain.

Vu les changements rapides que l'on peut attendre de la colonisation dans le pays, l'ingénieur en chef recommande que ce tarif ne reste en opération que pendant une année seulement, et le ministre approuve le rapport ci-dessus.

En conséquence le comité recommande que le tarif pour la division Ouest, tel que soumis, soit approuvé et reste en vigueur jusqu'au premier jour de janvier 1884.

Au ministre des chemins de fer et canaux. JOHN J. McGEE.

Chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal, 4 avril 1883.

Cher monsieur,—Je vous envoie sous ce pli votre dépêche télégraphique. J'y joins une copie de la classification de la division Ouest. Je regrette de vous dire que c'est la seule dont je puisse disposer. Si vous en désirez d'autres, j'en ferai venir de Winnipeg.

A vous sincèrement,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. Bradley, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Ottawa, 7 avril 1883.

Monsieur,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'un tarif pour le transport des marchandises sur la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, et qui doit avoir effet jusqu'au 1er janvier 1884.

Votre compagnie devra, pour se conformer aux prescriptions de la section 17 de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, faire un règlement établissant le tarif dont la classification et des copies certifiées, en triplicata, sous le sceau de la compagnie, devront être transmises à ce département pour recevoir l'approbation du gouverneur en conseil.

Et après avoir obtenu cette approbation par un arrêté du conseil, il vous incombera de faire publier dans la *Gazette du Canada* le règlement établissant le tarif, et l'arrêté du conseil approuvant le dit règlement, tel que prescrit par la section neuf de la 17me section de l'acte susdit.

Il sera aussi nécessaire de déterminer dans le règlement la partie du chemin où il doit avoir effet, et que vous désignez sous le nom de division Ouest. Et il conviendrait aussi que le tarif des voyageurs fût compris dans le même règlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

Charles Drinkwater, secrétaire, C.C.P.

Chambre de Commerce,
Bureau du secrétaire, Winnipeg, 7 avril 1883.

Monsieur,—Le conseil de la Chambre de Commerce nous a donné instruction de vous transmettre la copie ci-jointe d'une lettre adressée le 20 du mois dernier par la

Chambre de Commerce au directeur général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, concernant la forte augmentation établie dans le tarif de cette compagnie.

La Chambre de Commerce ne sait pas si l'augmentation a été approuvée par le gouverneur en conseil, et par conséquent si le tarif peut être diminué avant que la compagnie ait gagné 10 pour 100 sur son capital. Si tel est le cas, les effets seront désastreux pour le commerce du pays.

La Chambre espère que vous et vos collègues du gouvernement accorderez la plus sérieuse attention à cette matière d'une importance vitale pour l'avancement du Nord Ouest, et nous attirons spécialement votre attention sur la prétention que le tarif doit être fait de façon à couvrir les frais d'exploitation, ce qui est contraire à ce qui a été dit lorsque le contrat fut passé avec la compagnie.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

C. J. BRYDGES, président.
L. M. LEWIS, secrétaire.

Sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

WINNIPEG, 20 mars 1883.

MONSIEUR,—Ainsi qu'il avait été entendu dans l'entrevue que le comité de la Chambre de Commerce de cette ville a eue avec vous le 17 du présent mois, nous recevons maintenant instruction de la part du conseil de la Chambre d'écrire au sujet des questions qui furent alors discutées.

Ces questions se rattachent aux taux de péage établis sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et à l'augmentation de ces taux qui a été opérée dernièrement.

La Chambre de Commerce doit attirer votre attention sur le fait que, présentement le commerce du Manitoba est presque tout celui des importations, attendu que le pays n'a pas encore commencé à produire plus qu'il ne faut pour suffire aux besoins du grand nombre d'immigrants qui viennent tous les ans. On l'importe d'Europe, de la partie Est du Canada et des Etats-Unis, et le prix du transport jusqu'à Saint-Vincent, sur la frontière, est tellement élevé, qu'il en résulte une forte augmentation dans celui des marchandises. Or, cette charge est beaucoup plus lourde encore, par suite des taux élevés qui existent à présent pour le transport depuis la frontière jusqu'aux différentes localités de l'intérieur. C'est donc une question qui doit très vivement intéresser la compagnie du chemin de fer, parce que le prix élevé de tous les articles d'un usage général, peut avoir pour elle des effets préjudiciables, en décourageant l'immigration.

La Chambre de Commerce comprend très bien que la cherté excessive des matériaux, de la main d'œuvre et du combustible, jointe au peu de trafic qui se fait sur la partie terminée du chemin de fer, doit rendre l'exploitation d'une voie ferrée plus coûteuse dans le Manitoba que dans les Etats du Centre ou la partie Est du Canada ; mais c'est une question qui mérite d'être étudiée très sérieusement que celle de savoir dans quelle mesure l'augmentation sans raison des taux peut faire tort au pays, et par suite au développement futur du trafic ou aux profits de la compagnie elle-même.

Il est une chose qu'il ne faut pas perdre de vue : c'est que le parlement du Canada, en fixant les conditions du contrat passé avec votre compagnie, vous a fait ces conditions libérales avec l'entente formelle, entre autres choses, que le chemin ne pourrait être exploité qu'avec pertes pendant quelques années, jusqu'à ce que le pays soit suffisamment colonisé ; et par conséquent il est évident que l'intention des parties contractantes était, que les taux n'auraient pas uniquement pour objet de couvrir en autant que possible les dépenses pendant les premières années de l'opération.

Les quelques observations préliminaires faites, la Chambre de Commerce désire attirer l'attention de votre compagnie sur les effets produits par le tarif dernièrement mis en vigueur, et comparer d'abord les taux actuels avec ceux qui existaient il n'y a guère plus d'une semaine. Les anciens taux avaient été établis par le gouvernement, lorsque ce dernier exploitait une partie de la ligne, et ce tarif du gouvernement qui a paru dans votre publication du tarif de péage n° 2, a été en opération jusqu'au 10 mars 1883. Ces taux étaient beaucoup plus élevés que ne l'étaient alors et que ne le sont aujourd'hui ceux qui existent dans les Etats du Centre et dans la partie Est du Canada ; mais l'on expliquait que la chose était rendue nécessaire par le prix élevé de la main-d'œuvre, des matériaux et du combustible dans cette partie du pays.

aux de 20 centins par 100 lbs. sur marchandises de toutes sortes. Cette augmentation est en réalité plus considérable, parce qu'à Winnipeg, le charroi entre la gare du chemin de fer et les magasins des marchands, coûte 4 centins par 100 lbs.

Le remède à cet état de choses serait de suivre l'exemple des compagnies de chemins de fer de la partie Est du Canada et d'établir un tarif spécial pour les marchandises expédiées des grands centres aux petites localités. Les chiffres qui suivent démontreront l'excès des taux imposés sur les marchandises expédiées de Winnipeg à la campagne comparés avec les taux imposés par le chemin de fer du Grand-Tronc, sur les marchandises expédiées de Montréal, durant le présent hiver. Ces chiffres sont ceux du tarif récemment augmenté par le chemin de fer canadien du Pacifique, et ceux du tarif de cet hiver, sur le Grand-Tronc, de Montréal à l'ouest, (ce dernier tarif d'hiver étant d'environ 50 pour 100 plus élevé que le tarif d'été).

On a mis en regard, dans la liste suivante les stations qui se trouvent à distances à peu près égales de Montréal ou de Winnipeg sur chaque ligne.

Par 100 lbs.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.
Ch. de f. G. T., Montréal à Cornwall, 67 milles........	24	20	16	12
Ch. de f. C. P., Saint-Vincent à Winnipeg, 68 "	43	36	29	22
Augmentation..............................	19	16	13	10
" pour cent..............................	79	80	81	83
Ch. de f. G. T., Montréal à Lancaster, 54 milles.	24	20	16	12
Ch. de f. C. P., Winnipeg à Portage-la-Prairie, 56 "	35	32	26	19
Augmentation..............................	14	12	10	7
" pour cent..............................	58	60	63	58
Ch. de f. G. T., Montréal à Mallorytown, 138 milles.......	42	35	28	21
Ch de f. C. P., Winnipeg à Brandon, 133 "	65	54	43	32
Augmentation..............................	23	19	15	11
" pour cent..............................	55	54	54	52
Ch. de f. G. T., Montréal à Cobourg 264 milles.........	56	47	37	28
Ch. de f. C. P., Winnipeg à Broadview, 264 "	95	79	63	48
Augmentation..............................	39	32	26	20
" pour cent..............................	69	68	70	71
Ch. de f. G. T., Montréal à Brampton, 354 milles.........	70	58	47	35
Ch. de f. C. P., Winnipeg à Régina, 357 "	1.15	96	76	58
Augmentation..............................	45	38	29	23
" pour cent..............................	64	66	62	66

Il ressort de ce tableau que la moyenne des taux sur le chemin de fer canadien du Pacifique, d'après le nouveau tarif, est de 65 pour 100 plus élevée que les taux d'hiver de Montréal à l'ouest sur le chemin de fer du Grand-Tronc, pour la même distance parcourue; mais en outre des taux ordinaires pour l'hiver, la compagnie du Grand-Tronc a établi un tarif spécial et plus bas pour différentes sortes de marchandises; entre autres, pour les grains et la farine, le bois de construction, le beurre, le fromage, les pommes de terre, l'écorce, les articles fabriqués et les marchandises de gros. Pour ces dernières le Grand-Tronc a établi un tarif spécial de Montréal à Toronto et Hamilton, les trois grands centres de distribution de cette compagnie. Le tableau suivant des taux imposés sur les espèces de marchandises mentionnées ci-dessus, de Toronto à l'est, vous donnera un état comparé des taux imposés par le Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique, aux manufacturiers et aux marchands de gros de Toronto et de Winnipeg:

Par 100 lbs.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.
Ch. de fer G.-T., Toronto à Cobourg, 69 milles	22	17	14	11
Ch. de fer C.-P., Saint-Vincent à Winnipeg, 68 milles	43	36	29	22
Augmentation	21	19	15	11
" pour cent	95	1·12	1·07	1·00
Ch. de fer G.-T., Toronto à Napanee, 135 milles	26	22	17	13
Ch. de fer C. P., Winnipeg à Brandon, 135 "	65	54	43	32
Augmentation	39	32	26	19
" pour cent	1·50	1·45	1·53	1·46
Ch. de fer G.-T., Toronto à Cornwall, 266 milles	35	30	24	17½
Ch. de fer C. P., Winnipeg à Broadview, 264 milles	95	79	63	48
Augmentation	60	49	39	20½
" pour cent	1·71	1·63	1·62	1·17
Ch. de fer G.-T., Toronto à Saint-Hilaire, 355 milles	50	42	33	25
Ch. de fer C. P., Winnipeg à Régina, 357 "	1·15	96	76	58
Augmentation	65	54	43	33
" pour cent	1·30	1·-9	1·30	1·32

La moyenne des taux imposées par le chemin de fer canadien du Pacifique aux manufacturiers et aux marchands de gros, est au moins de 1.33 pour 100 plus élevée que sur le Grand-Tronc, pour la même distance.

Le chemin de fer Grand-Tronc a aussi un tarif spécial moins élevé, pour le plâtre, le sucre, le sirop et le fer; sur les clous et chevilles en barillets, le fer en gueuse et le sel, par chargement de wagon.

Les taux spéciaux sont comme suit :

Par 100 lbs.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
Toronto à Cobourg	10	10	9
" Napanee	12½	12	12
" Cornwall	15	15	14
" Saint-Hilaire	23	22½	22

C'est-à-dire tous plus bas que les taux ordinaires de quatrième classe cités plus haut.

La Chambre de Commerce de Winnipeg, qui vous a exposé les faits mentionnés dans cette lettre, espère fermement que toute la question sera examinée avec beaucoup de soin par les directeurs de la compagnie et par vous-même.

Elle est d'une très grande importance pour la compagnie du chemin de fer elle-même, pour l'avancement rapide de tout le pays, et pour le commerce de Winnipeg qui fournit une si large part, toujours croissante, de trafic au chemin.

Cette Chambre, tout en admettant que le prix plus élevé de la main-d'œuvre, des matériaux et du combustible, rend impossible de fixer le tarif de transport par chemin de fer aussi bas dans le Manitoba que dans l'est du Canada, est cependant d'opinion que les chiffres tels que mis en comparaison dans cette lettre ne justifient pas l'augmentation considérable des prix qui a été publiée dernièrement par votre compagnie, et que si ce tarif est maintenu sans subir des modifications comme celles qui ont été suggérées dans cette lettre, le résultat en sera également nuisible et pour le pays et pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

La Chambre de Commerce ne saurait admettre l'argument que le tarif régissant un trafic épars au début, doive être fixé de manière à couvrir les frais d'exploitation d'un chemin de fer, depuis sa mise en opération,—parce que l'intention évidente du parlement, en passant contrat avec votre compagnie, était de lui donner une subvention suffisante pour couvrir les grosses pertes clairement prévues et qui doivent nécessairement se produire dans l'exploitation de la ligne pendant les premières années, jusqu'à ce que le pays soit suffisamment établi.

La Chambre de Commerce tient à dire en terminant, que c'est son désir sincère de discuter ces questions loyalement et amicalement. Elle désire particulièrement favoriser par tous les moyens raisonnables, le succès de votre chemin de fer, au prompt achèvement duquel nous sommes tous grandement intéressés. Mais elle se croit en même temps obligée de signaler ce quelle pense être des erreurs également préjudiciables au pays et à votre compagnie elle-même.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES, président.
L. M. LEWIS, secrétaire.

OTTAWA, 19 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction d'accuser réception de votre lettre du 17 de ce mois, contenant copie de la lettre adressée par la Chambre de Commerce de Winnipeg à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet de la grande élévation que cette dernière a récemment opérée dans son tarif des marchandises.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur, A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. J. BRYDGES, président de la Chambre de Commerce, Winnipeg.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 18 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, deux copies attestées d'un règlement passé par cette compagnie, à une assemblée du conseil des directeurs

tenue le 16 de ce mois, établissant un tarif des péages qu'elle propose de prélever sur la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique. A ce règlement est annexé un tableau de classification.

J'y ai apposé le sceau de la compagnie, et j'ai l'honneur de vous demander de soumettre ce règlement à l'approbation du gouverneur en conseil.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Ottawa, 27 avril 1883.

Monsieur,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une communication en date du 7 de ce mois et de son contenu, adressé à ce département par le président de la Chambre de Commerce de la ville de Winnipeg au sujet de l'élévation récemment opérée dans le tarif des marchandises de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; et j'ai à vous demander de vouloir bien communiquer au département toutes les observations que la compagnie pourrait désirer faire à ce sujet.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

Charles Drinkwater, Cie du C.C.P.

Ottawa, 1er mai 1883.

Monsieur,—Le soussigné a l'honneur de représenter qu'à la date du 18 du mois dernier, le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouverneur général en conseil, conformément aux prescriptions de l'acte refondu des chemins de fer, section 17, paragraphe 9, un règlement n° 56, fait et passé à une assemblée du conseil des directeurs tenue le 16 du mois dernier, règlement qui contient une liste revisée des taux et prix que la compagnie se propose d'exiger des marchandises et voyageurs sur la division ouest de son chemin et de ses embranchements, à partir de Prince-Arthur's-Landing.

Que relativement au tarif des marchandises, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport le 9 décembre dernier, que bien que plus élevé que les tarifs des chemins de fer du Canada-Est, celui-ci ne l'est, dans son opinion, qu'en proportion des frais beaucoup plus considérables qu'entraîne l'exploitation d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest, et que les taux soumis sont justes et raisonnables, eu égard au fait que le prix du combustible employé sur cette section est au moins de 110 pour 100 plus élevé que sur les chemins du Canada-Est; que la main-d'œuvre est de 45 pour 100, et les approvisionnements généraux de 60 pour 100 plus chers; de plus, que la ligne traverse, sur des centaines de milles, une région très peu colonisée et qui ne pourra fournir d'ici à quelque temps qu'un trafic très léger. Que le tarif en question a cependant été fait en vue de l'établissement de ce pays, ainsi que pour favoriser son commerce, et à cette fin des taux peu élevés ont été imposés sur quelques-uns des articles les plus importants, tels que les effets des immigrants, le charbon, le bois de chauffage, le bois de service et le grain. En prévision des changements que l'établissement rapide du pays va amener, il suggère que la période pendant laquelle le tarif proposé devra être mis en opération ne soit que d'une année seulement.

Que quant au tarif des voyageurs, l'ingénieur en chef a, le 30 du mois dernier, exprimé l'opinion qu'il est juste et raisonnable.

Le soussigné, concourant dans l'opinion exprimée par l'ingénieur en chef, recommande que les deux tarifs proposés, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, soient approuvés tels qu'ils se trouvent incorporés dans le règlement susdit, n° 56, et qu'ils soient et demeurent en vigueur pendant une année, aussitôt que la compagnie se sera conformée aux exigences de l'acte refondu des chemins de fer, quant à leur publication. Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

Rapport *d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 28 *mai* 1883.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 1er mai 1883, soumettant à l'approbation du gouverneur général en conseil pour se conformer

aux exigences de l'acte refondu des chemins de fer, section 17, paragraphe 9, le règlement n° 56, qui accompagne ce mémoire, et passé à une assemblée des directeurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le 10 du mois dernier, règlement qui contient une liste revisée des taux et prix que la compagnie se propose d'exiger des marchandises et voyageurs sur la division Ouest de son chemin et de ses embranchements à partir de Prince-Arthur's-Landing.

Le ministre observe que relativement au tarif des marchandises l'ingénieur en chef du gouvernemeut a fait rapport, le 9 décembre dernier, que bien que plus élevé que les tarifs des chemins de fer du Canada-Est, celui-ci ne l'est, dans son opinion, qu'en proportion des frais beaucoup plus considérables qu'entraîne l'exploitation d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest, et que les taux soumis sont justes et raisonnables, eu égard au fait que le prix du combustible employé sur cette section est au moins de 110 pour 100 plus élevé que sur les chemins du Canada-Est; que la main-d'œuvre est de 45 pour 100, et les approvisionnements généraux de 60 pour 100 plus élevés ; de plus, que la ligne traverse sur des centaines de milles, une région très peu colonisée et qui ne pourra fournir d'ici à quelque temps qu'un trafic très léger.

Que le tarif en question a cependant été fait en vue de l'établissement de ce pays ainsi que pour favoriser son commerce, et à cette fin des taux peu élevés ont été imposés sur quelques-uns des articles les plus importants, tels que les effets des immigrants, le charbon, le bois de chauffage, le bois de service et le grain. En prévision des changements que l'établissement rapide du pays va amener, il suggère que la période pendant laquelle le tarif proposé devra être mis en opération ne soit que d'une année seulement.

Que quant au tarif des voyageurs, l'ingénieur en chef a, le 30 du mois dernier, exprimé l'opinion qu'il est juste et raisonnable.

Le ministre, concourant dans l'opinion exprimée par l'ingénieur en chef, recommande que les deux tarifs proposés tant pour les marchandises que pour les voyageurs, soient approuvés, tels qu'ils se trouvent incorporés dans le règlement susdit, n° 56, et qu'ils soient et demeurent en vigueur pendant une année, aussitôt que la compagnie se sera conformée aux exigences de l'acte refondu des chemins de fer, quant à leur publication.

Le comité recommande en conséquence que le règlement n° 56, passé le 16 avril, par le conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, tel que soumis, soit approuvé.

JOHN T. McGEE.

Extrait du procès-verbal d'une assemblée du conseil des directeurs, tenue conformément à une résolution passé à l'assemblée mensuelle régulière, samedi, le 7 avril 1883, et qui a été ajournée à aujourd'hui, lundi, le seizième jour d'avril 1883, à midi, au bureau de la compagnie, à Montréal.

PRÉSENTS :

M. Duncan McIntyre au fauteuil,
M. R. B. Angus,
L'hon. D. A. Smith,
Et par fondés de pouvoirs :
M. Geo. Stephen,
M. H. S. Northcote.
M. J. S. Kennedy,
M. P. Du P. Grenfell,
M. M. D. Ross,
Baron J. De Reinach.

Rapporté que des négociations ont été entamées avec le gouvernement dans le but d'obtenir que le tarif des transports dans la division Ouest adopté au mois d'avril 1881, et incorporé dans le règlement n° 43, soit revisé.

Qu'un tarif revisé a été préparé par l'administrateur-général et soumis au ministre des chemins de fer et canaux, et que le gouvernement a fait connaître qu'il l'approuvait.

Une copie du dit tarif et un tableau de classification sont déposés sur la table.

Et il est *résolu* que le dit tarif soit, et il est par le présent substitué à celui incorporé dans le règlement n° 43.

Que le dit règlement n° 43 soit, et il est par le présent rescindé et annulé, et que le règlement suivant soit, et il est arrêté et passé comme le 56ième règlement de cette compagnie.

Règlement n° 56,—Péages.

Le tarif suivant sera le tarif des péages, taux et prix de transport qui seront exigés sur la division Ouest, comprenant la partie du chemin de fer partant de Prince-Arthur's-Landing en allant vers l'ouest, avec les embranchements qui s'y rattachent. Le dit tarif sera en vigueur pendant une année, et après cela jusqu'à ce qu'il soit revisé, savoir :—

TARIF DES MARCHANDISES de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, division Ouest :—

TARIF DES VOYAGEURS.

Trois centins par mille entre Prince-Arthur's-Landing et Brandon, et entre Emerson et Winnipeg.

Quatre centins par mille entre Brandon et la traverse de la rivière Saskatchewan, et sur tous les embranchements à l'ouest de Winnipeg.

Prix du passage des émigrants, la moitié des prix de passage des voyageurs de première classe.

Attesté vrai extrait des procès-verbaux de la compagnie.

C. DRINKWATER, secrétaire.

Montréal, 17 avril 1883.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

(DIVISION OUEST.)

TARIF LOCAL des marchandises n° 3, prenant effet le 10 mars 1883. Ces taux comprennent le charroi des marchandises, dans Winnipeg, pour les classes 1, 2, 3, 4, et la classe spéciale 6.

Le fret aux stations marquées * doit être payé d'avance.

SECTION D'EMERSON.

Distances.	Entre Winnipeg et	Marchandises. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	Classes spéciales. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par barrel.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charb., par tonneau de 2,000 lbs.
													$ cts.
3	Saint-Boniface	0 19	0 17	0 14	12	07	14	0 18	05	10 00	21 00	06	1 00
*12	Saint-Norbert	0 22	0 19	0 16	13	08	16	0 21	05½	13 00	23 00	07	1 20
23	Niverville	0 28	0 24	0 20	16	10	20	0 26	06½	18 00	27 00	08½	1 50
31	Otterburne	0 33	0 28	0 24	19	11½	23	0 30	07½	21 00	31 00	10	1 65
40	Dufrost	0 35	0 30	0 25	20	12	24	0 32	08	22 50	33 00	11	1 70
*48	Arnaud	0 39	0 33	0 28	22	13	26	0 36	09	25 00	37 00	12	1 80
56	Dominion-City	0 43	0 37	0 30	24	14	28	0 39	10	28 00	41 00	13	1 95
66	Emerson	0 47	0 40	0 33	26	15	30	0 41	11	31 50	44 00	13½	2 05
68	Saint-Vincent	0 47	0 40	0 33	26	15	30	0 41	11	31 50	44 00	13½	2 05

SECTION DU PORTAGE-DU-RAT.

9	Bird's-Hill	0 19	0 17	0 14	12	07	14	0 18	05	10 00	21 00	06	1 00
*16	Gonor	0 25	0 22	0 18	15	09	18	0 24	06	16 00	25 00	08	1 45
23	Selkirk	0 28	0 24	0 20	16	10	20	0 26	06½	18 00	27 00	08½	1 50
*26	Colville-Landing	0 31	0 27	0 2[illegible]	18	11	22	0 28	07	19 50	29 00	09	1 60
*32	Tyndall	0 33	0 28	0 24	19	11½	23	0 30	07½	21 00	31 00	10	1 65
38	Beauséjour	0 35	0 30	0 25	20	12	24	0 32	08	22 50	33 00	11	1 70

CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

SECTION DU PORTAGE-DU-RAT—*Suite.*

Distances.	Entre Winnipeg et	Marchandises.				Classes spéciales.							
		1 ct par 100 lbs	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par baril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charb., par tonne de 2,000 lbs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts	cts.	cts.	cts.	$ cts	cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.
48	Monmouth	0 39	0 33	0 28	22	13	26	0 36	09	25 00	37 00	12	1 80
58	Shelley	9 43	0 37	0 30	24	14	28	0 39	10	28 00	41 00	13	1 95
64	Whitemouth	0 45	0 38	0 31	25	14½	29	0 40	10½	29 50	43 00	13	2 00
73	Darwin	0 49	0 42	0 34	27	15½	31	0 42	11½	33 00	45 00	14	2 10
84	Rennie	0 53	0 45	0 37	29	16½	33	0 45	12½	36 00	47 00	15	2 20
94	Telford	0 57	0 48	0 39	30	17	34	0 47	13½	38 00	49 00	15½	2 30
*98	Lac-Lacrosse	0 58	0 49	0 40	31	17½	35	0 48	14	39 00	50 00	16	2 35
*104	Ingolf	0 61	0 52	0 42	33	18	36	0 50	14½	42 00	51 00	17	2 45
112	Kalmar	0 64	0 54	0 44	34	19	38	0 52	15	44 00	52 00	18	2 55
119	Déception	0 64	0 54	0 44	34	19	38	0 52	15	44 00	52 00	18	2 55
*124	Ostersund	0 67	0 57	0 46	35	19½	39	0 54	15½	46 00	54 00	19	2 65
132	Kéwatin	0 70	0 59	0 48	37	20	40	0 56	16	48 00	56 00	20	2 75
135	Portage-du-Rat	0 70	0 59	0 48	37	20	40	0 56	16	48 00	56 00	20	2 75

SECTION DE STONEWALL.

13	Montagne-de-Pierre	0 22	0 19	0 16	13	08	16	0 21	05½	13 00	23 00	07	1 20
20	Stonewall	0 25	0 22	0 18	15	09	18	0 24	06	16 00	25 00	08	1 45

SECTION DE BRANDON.

*8	Winnipeg, Ouest	0 19	0 17	0 14	12	07	14	0 18	05	10 00	21 00	06	1 00
15	Rosser	0 22	0 19	0 16	13	08	16	0 21	05½	13 00	23 00	07	1 20
*22	Meadows	0 28	0 24	0 20	16	10	20	0 26	06½	18 00	27 00	08½	1 50
29	Marquette	0 31	0 27	0 22	18	11	22	0 28	07	19 50	29 00	09	1 60
35	Reaburn	0 33	0 28	0 24	19	11½	23	0 30	07½	21 00	31 00	10	1 65
41	Pointe-du-Peuplier	0 37	0 32	0 26	21	12½	25	0 34	08½	24 00	35 00	11½	1 75
49	High-Bluff	0 39	0 33	0 28	22	13	26	0 36	09	25 00	37 00	12	1 80
56	Portage-la-Prairie	0 43	0 37	0 30	24	14	28	0 39	10	28 00	41 00	13	1 95
64	Burnside	0 45	0 38	0 31	25	14½	29	0 40	10½	29 50	43 00	13	2 00
71	Bagot	0 49	0 42	0 34	27	15½	31	0 42	11½	33 00	45 00	14	2 10
*79	McGregor	0 51	0 43	0 35	28	16	32	0 44	12	34 50	46 00	14½	2 15
85	Austin	0 53	0 45	0 37	29	16½	33	0 45	12½	36 00	47 00	15	2 20
93	Sydney	0 57	0 48	0 39	30	17	34	0 47	13½	38 00	49 00	15½	2 30
*99	Melbourne	0 58	0 49	0 40	31	17½	35	0 48	14	39 00	50 00	16	2 35
106	Carberry	0 61	0 52	0 42	33	18	36	0 50	14½	42 00	51 00	17	2 45
114	Sewell	0 64	0 54	0 44	34	19	38	0 52	15	44 00	52 00	18	2 55
*122	Douglas	0 67	0 57	0 46	35	19½	39	0 54	15½	46 00	54 00	19	2 65
128	Chater	0 67	0 57	0 46	35	19½	39	0 54	15½	46 00	54 00	19	2 65
133	Brandon	0 70	0 59	0 48	37	20	40	0 56	16	48 00	56 00	20	2 75

☞ Les taux pour le transport de la brique, de la pierre et de la chaux, par wagon, seront les mêmes que pour le charbon Le bois de chauffage, en quantité, aux taux du charbon, à des conditions spéciales. Le foin pressé en ballots (par wagon), aux taux de la classe spéciale n° 4. Les taux pour un chargement de wagon admettront 20,000 lbs. de charbon.

CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

SECTION DE BROADVIEW.

Distances.	Entre Winnipeg et	Marchandises.				Classes spéciales.							
		1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par baril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon	7 ctspar 100 lbs.	Charb. par tonne de 2,000 lbs.
*141	Kenmay	0 73	0 62	0 50	39	21	42	0 58	16	50 00	58 00	20½	2 85
149	Alexander	0 73	0 62	0 50	39	21	42	0 58	16	50 00	58 00	20½	2 85
*157	Griswold	0 76	0 64	0 52	40	22	44	0 60	16½	52 00	60 00	21	2 90
166	Lac-du-Chêne	0 78	0 66	6 53	41	22½	45	0 62	17	54 00	62 00	21½	2 95
180	Virden	0 80	0 68	0 55	42	23	46	0 64	17½	56 00	64 00	22	3 00
*188	Hargrave	0 82	0 69	0 56	43	23½	47	0 65	18	58 00	66 00	22½	3 05
197	Elkhorn	0 84	0 71	0 58	44	24	48	0 66	18½	60 00	68 00	23	3 10
*211	Fleming	0 90	0 76	0 61	47	25	50	0 70	19½	64 00	72 00	24	3 30
219	Moosomin	0 90	0 76	0 61	74	25	50	0 70	19½	64 00	72 00	24	3 30
*226	Red-Jacket	0 92	0 78	0 63	48	25½	51	0 72	20	65 50	73 50	24½	3 40
235	Wapella	0 94	0 79	0 64	49	26	52	0 74	20½	67 00	75 00	25	3 50
*243	Burrows	0 96	0 81	0 65	50	26½	53	0 76	20½	68 50	76 50	25½	3 60
249	Whitewood	0 96	0 81	0 65	50	26½	53	0 76	20½	68 50	76 50	25½	3 60
*256	Perceval	0 98	0 82	0 67	51	27	54	0 78	21	70 00	78 00	26	3 70
261	Broadview	1 00	0 84	0 68	52	27½	55	0 80	21½	71 50	79 50	26½	3 75
	SECTION DE RÉGINA.												
*271	Oakshela	1 03	0 86	0 69	53	28	56	0 82	22	73 00	81 00	27	3 80
279	Grenfell	1 03	0 86	0 69	53	28	56	0 82	22	73 00	81 00	27	3 80
*286	Sommerberry	1 04	0 87	0 70	54	28½	57	0 83	22½	75 00	83 00	27½	3 85
294	Wolseley	1 06	0 89	0 72	55	29	58	0 84	23	77 00	85 00	28	3 90
*302	Sintaluta	1 09	0 92	0 74	57	29½	59	0 86	23½	79 00	87 00	28½	4 00
312	Indian-Head	1 11	0 93	0 75	58	30	60	0 88	24	81 00	89 00	29	4 10
324	Qu'Appelle	1 13	0 95	0 77	59	30½	61	0 90	24½	82 50	90 50	29½	4 20
*332	McLean	1 15	0 97	0 78	60	31	62	0 92	25	84 00	92 00	30	4 30
341	Balgonie	1 17	0 98	0 79	61	31½	63	0 94	25	85 50	93 50	30½	4 40
*348	Pilot Butte	1 17	0 98	0 79	61	31½	63	0 94	25	85 50	93 50	30½	4 40
357	Régina	1 19	1 00	0 80	62	32	64	0 95	25½	87 00	95 00	31	4 50
	SECTION DU COURANT RAPIDE.												
*366	Grande-Coulée	1 21	1 02	0 82	63	32½	65	0 96	26	88 50	96 50	31½	4 55
374	Pense	1 23	1 03	0 84	64	33	66	0 97	26½	90 00	98 00	32	4 60
*382	Belle-Plaine	1 25	1 05	0 85	65	33½	67	0 98	27	92 00	100 00	32½	4 65
391	Pasqua	1 27	1 07	0 86	66	34	68	0 99	27½	94 00	102 00	33	4 70
399	Machoire-d'Orignal	1 27	1 07	0 86	66	34	68	0 99	27½	94 00	102 00	33	4 70
*407	Boharm	1 29	1 08	0 87	67	34½	69	1 01	28	95 50	103 50	33½	4 80
415	Caron	1 31	1 10	0 89	68	35	70	1 03	28½	97 00	105 00	34	4 90
*424	Mortlach	1 33	1 12	0 90	69	35½	71	1 05	29	98 50	106 50	34½	5 00
433	Parkbeg	1 35	1 13	0 91	70	36	72	1 07	29½	100 00	108 00	35	5 10
*443	Secretan	1 37	1 15	0 93	71	36	72	1 09	29½	101 50	109 50	35½	5 20
452	Chaplin	1 39	1 17	0 94	72	36½	73	1 10	30	103 00	111 00	36	5 30
*461	Ernfold	1 41	1 18	0 95	73	37	74	1 11	30½	104 50	112 50	36½	5 35
471	Morse	1 43	1 20	0 97	74	37	74	1 12	31	106 00	114 00	37	5 40
*480	Herbert	1 43	1 20	0 97	74	37	74	1 12	31	106 00	114 00	37	5 40
489	Rush Lake	1 45	1 22	0 98	75	37½	75	1 13	31½	108 00	116 00	37½	5 45
*500	Waldeck	1 47	1 23	0 99	76	38	76	1 14	32	110 00	118 00	38	5 50
511	Courant-Rapide	1 52	1 28	1 03	78	39	78	1 18	33	113 50	121 50	39½	5 70

CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

DIVISION OUEST.)

SECTION DE MEDICINE-HAT.

Distances.	Entre Winnipeg et	Marchandises. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	Classes spéciales. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par barril.	3 cts par barril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par ton de 2,000 lbs.
519	Leven	1 52	1 28	1 03	78	39	78	1 18	33	113 50	121 50	39½	5 70
*529	Lac-aux-Oies	1 57	1 32	1 06	80	40	80	1 22	34½	117 00	125 00	41	5 90
538	Antilope	1 57	1 32	1 06	80	40	80	1 22	34½	117 00	125 00	41	5 90
*546	Lac-aux-Goëlands	1 57	1 32	1 06	80	40	80	1 22	34½	117 00	125 00	41	5 90
555	Cyprès	1 62	1 36	1 09	83	41	82	1 26	35½	120 50	128 50	42	6 10
*566	Sidewood	1 62	1 36	1 09	83	41	82	1 26	35½	120 50	128 50	42	6 10
576	Lac-aux-Grues	1 66	1 39	1 12	85	42	84	1 29	36½	124 00	132 00	43	6 30
*587	Colley	1 66	1 39	1 12	85	42	84	1 29	36½	124 00	132 00	43	6 30
597	Creek-de-l'Erable	1 66	1 39	1 12	85	42	84	1 29	36½	124 00	132 00	43	6 30
*608	Kincarth	1 71	1 44	1 15	87	43	86	1 33	37½	128 00	136 00	44½	6 50
618	Forres	1 71	1 44	1 15	87	43	86	1 33	37½	128 00	136 00	44½	6 50
*631	Walsh	1 76	1 47	1 19	90	44	88	1 37	39	132 00	140 00	46	6 70
641	Irvine	1 76	1 47	1 19	90	44	88	1 37	39	132 00	140 00	46	6 70
*652	Dunmore	1 80	1 51	1 21	92	45	90	1 41	40	136 00	144 00	47	6 90
660	Medicine-Hat	1 80	1 51	1 21	92	45	90	1 41	40	136 00	144 00	47	6 90

SECTION DE PEMBINA.

Distances.	Entre Winnipeg et	1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par barril.	3 cts par barril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par ton de 2,000 lbs.
* 3	St. James	0 19	0 17	0 14	12	07	14	0 18	05	10 00	21 00	06	1 00
18	La-Salle	0 25	0 22	0 18	15	09	18	0 24	06	16 00	25 00	08	1 45
42	Morris	0 37	0 32	0 26	21	12½	25	0 34	08½	24 00	35 00	11½	1 75
55	J. de la Mont. de Pembina	0 41	0 35	0 29	23	13½	27	0 38	09½	26 50	39 00	12½	1 90
69	Gretna	0 47	0 40	0 33	26	15	30	0 41	11	31 50	44 00	13½	2 05
* 64	Coulée-aux-Prunes, st. t.	0 45	0 38	0 31	25	14½	29	0 40	10½	29 50	43 00	13	2 00
81	Creek du Cheval do	0 53	0 45	0 37	29	16½	33	0 45	12½	36 00	47 00	15	2 20
* 95	Darlingford	0 57	0 48	0 39	30	17	34	0 47	13½	38 00	49 00	15½	2 30
101	Manitoba City, sta'n tem.	0 61	0 52	0 42	33	18	36	0 50	14½	42 00	51 00	17	2 45

CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(DIVISION OUEST.)

TARIF du fret local, par mille, entre les stations intermédiaires, qui devra servir à défaut de tarif spécial.

Distances.	Marchandises.				Classes spéciales.							
	1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par baril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par ton. de 2,000 lbs.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.
10 milles........	0 15	0 13	0 10	0 08	7	0 14	0 18	5	10 00	13 00	6	1 00
15 "	0 18	0 15	0 12	0 09	8	0 16	0 21	5½	13 00	15 00	7	1 20
20 "	0 21	0 18	0 14	0 11	9	0 18	0 24	6	16 00	17 00	8	1 45
25 "	0 24	0 20	0 16	0 12	10	0 20	0 26	6½	18 00	19 00	8½	1 50
30 "	0 27	0 23	0 18	0 14	11	0 22	0 28	7	19 50	21 00	9	1 60
35 "	0 29	0 24	0 20	0 15	11½	0 23	0 30	7½	21 00	23 00	10	1 65
40 "	0 31	0 26	0 21	0 16	12	0 24	0 32	8	22 50	25 00	11	1 70
45 "	0 33	0 28	0 22	0 17	12½	0 25	0 34	8½	24 00	27 00	11½	1 75
50 "	0 35	0 29	0 24	0 18	13	0 26	0 36	9	25 00	29 00	12	1 80
55 "	0 37	0 31	0 25	0 19	13½	0 27	0 38	9½	26 50	31 00	12½	1 90
60 "	0 39	0 33	0 26	0 20	14	0 28	0 39	10	28 00	33 00	13	1 95
65 "	0 41	0 34	0 27	0 21	14½	0 29	0 40	10½	29 50	35 00	13	2 00
70 "	0 43	0 36	0 29	0 22	15	0 30	0 41	11	31 50	36 00	13½	2 05
75 "	0 45	0 38	0 30	0 23	15½	0 31	0 42	11½	33 00	37 00	14	2 10
80 "	0 47	0 39	0 31	0 24	16	0 32	0 44	12	34 50	38 00	14½	2 15
85 "	0 49	0 41	0 33	0 25	16½	0 33	0 45	12½	36 00	39 00	15	2 20
90 "	0 51	0 43	0 34	0 26	17	0 34	0 46	13	37 00	40 00	15	2 25
95 "	0 53	0 44	0 35	0 26	17	0 34	0 47	13	38 00	41 00	15½	2 30
100 "	0 54	0 45	0 36	0 27	17½	0 35	0 48	13½	39 00	42 00	16	2 35
110 "	0 57	0 48	0 38	0 29	18	0 36	0 50	14½	42 00	43 00	17	2 45
120 "	0 60	0 50	0 40	0 30	19	0 38	0 52	15	44 00	44 00	18	2 55
130 "	0 63	0 53	0 42	0 31	19½	0 39	0 54	15½	46 00	46 00	19	2 65
140 "	0 66	0 55	0 44	0 33	20	0 40	0 56	16	48 00	48 00	20	2 75
150 "	0 69	0 58	0 46	0 35	21	0 42	0 58	16	50 00	50 00	20½	2 85
160 "	0 72	0 60	0 48	0 36	22	0 44	0 60	16½	52 00	52 00	21	2 90
170 "	0 74	0 62	0 49	0 37	22½	0 45	0 62	17	54 00	54 00	21½	2 95
180 "	0 76	0 64	0 51	0 38	23	0 46	0 64	17½	56 00	56 00	22	3 00
190 "	0 78	0 65	0 52	0 39	23½	0 47	0 65	18	58 00	58 00	22½	3 05
200 "	0 80	0 67	0 54	0 40	24	0 48	0 66	18½	60 00	60 00	23	3 10
210 "	0 83	0 69	0 55	0 41	24½	0 49	0 68	19	62 00	62 00	23½	3 20
220 "	0 86	0 72	0 57	0 43	25	0 50	0 70	19½	64 00	64 00	24	3 30
230 "	0 88	0 74	0 59	0 44	25½	0 51	0 72	20	65 50	65 50	24½	3 40
240 "	0 90	0 75	0 60	0 45	26	0 52	0 74	20½	67 00	67 00	25	3 50
250 "	0 92	0 77	0 61	0 46	26½	0 53	0 76	20½	68 50	68 50	25½	3 60
260 "	0 94	0 78	0 63	0 47	27	0 54	0 78	21	70 00	70 00	26	3 70
270 "	0 96	0 80	0 64	0 48	27½	0 55	0 80	21½	71 50	71 50	26½	3 75
280 "	0 99	0 82	0 65	0 49	28	0 56	0 82	22	73 00	73 00	27	3 80
290 "	1 00	0 83	0 66	0 50	28½	0 57	0 83	22½	75 00	75 00	27	3 85
300 "	1 02	0 85	0 68	0 51	29	0 58	0 84	23	77 00	77 00	28	3 90
310 "	1 05	0 88	0 70	0 53	29½	0 59	0 86	23½	79 00	79 00	28½	4 00
320 "	1 07	0 89	0 71	0 54	30	0 60	0 88	24	81 00	81 00	29	4 10
330 "	1 09	0 91	0 73	0 55	30½	0 61	0 90	24½	82 50	82 50	29½	4 20
340 "	1 11	0 93	0 74	0 56	31	0 62	0 92	25	84 00	84 00	30	4 30
350 "	1 13	0 94	0 75	0 57	31½	0 63	0 94	25	85 50	85 50	30½	4 40
360 "	1 15	0 96	0 76	0 58	32	0 64	0 95	25½	87 00	87 00	31	4 50
370 "	1 17	0 98	0 78	0 59	32½	0 65	0 96	26	88 50	88 50	31½	4 55
380 "	1 19	0 99	0 80	0 60	33	0 66	0 97	26½	90 00	90 00	32	4 60
390 "	1 21	1 01	0 81	0 61	33½	0 67	0 98	27	92 00	92 00	32½	4 65
400 "	1 23	1 03	0 82	0 62	34	0 68	0 99	27½	94 00	94 00	33	4 70
410 "	1 25	1 04	0 83	0 63	34½	0 69	1 01	28	95 50	95 50	33¼	4 80
420 "	1 27	1 06	0 85	0 64	35	0 70	1 03	28½	97 00	97 00	34	4 90
430 "	1 29	1 08	0 86	0 65	35½	0 71	1 05	29	98 50	98 50	34½	5 00

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(DIVISION OUEST—*Suite.*)

TARIF du fret local, par mille, entre les stations intermédiaires, etc.—*Suite.*

Distances.	Marchandises.				Classes spéciales.							
	1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par baril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$5 per wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon, par tonneau de 2,000 lbs.
440 milles........	1 31	1 09	0 87	0 66	36	0 72	1 07	29½	100 00	100 00	35	5 10
450 "	1 33	1 11	0 89	0 67	36	0 72	1 09	29½	101 50	101 50	35½	5 20
460 "	1 35	1 13	0 90	0 68	36½	0 73	1 00	30	103 00	103 00	36	5 30
470 "	1 37	1 14	0 91	0 69	37	0 74	1 11	30½	104 50	104 50	36½	5 35
480 "	1 39	1 16	0 93	0 70	37	0 74	1 12	31	106 00	106 00	37	5 40
490 "	1 41	1 18	0 94	0 71	37½	0 75	1 13	31½	108 00	108 00	37½	5 45
500 "	1 43	1 19	0 95	0 72	38	0 76	1 14	32	110 00	110 00	38	5 50
525 "	1 48	1 24	0 99	0 74	39	0 78	1 18	33	113 50	113 50	39½	5 70
550 "	1 53	1 28	1 02	0 76	40	0 80	1 22	34½	117 00	117 00	41	5 90
575 "	1 58	1 32	1 05	0 79	41	0 82	1 26	35½	120 50	120 50	42	6 10
600 "	1 62	1 35	1 08	0 81	42	0 84	1 29	36½	124 00	124 00	43	6 30
625 "	1 67	1 40	1 11	0 83	43	0 86	1 33	37½	128 00	128 00	44½	6 50
650 "	1 72	1 43	1 15	0 86	44	0 88	1 37	39	132 00	132 00	46	6 70
675 "	1 76	1 47	1 17	0 88	45	0 90	1 41	40	136 00	136 00	47	6 90
700 "	1 80	1 50	1 20	0 90	46	0 92	1 44	41	140 00	140 00	48	7 10
725 "	1 85	1 54	1 23	0 93	47	0 94	1 48	42	143 50	143 50	49½	7 25
750 "	1 89	1 58	1 26	0 94	48	0 96	1 52	43	147 00	147 00	51	7 50
775 "	1 93	1 61	1 29	0 97	48½	0 97	1 56	44	150 00	150 00	52	7 75
800 "	1 97	1 64	1 31	0 99	49	0 98	1 59	45	153 00	153 00	53	8 00
825 "	2 01	1 68	1 34	1 00	50	1 00	1 63	46	156 00	156 00	54½	8 25
850 "	2 05	1 71	1 37	1 02	51	1 02	1 67	47	159 50	159 50	56	8 50
875 "	2 09	1 74	1 40	1 04	51½	1 03	1 71	48	163 00	163 00	57	8 75
900 "	2 13	1 78	1 42	1 06	52	1 04	1 74	49	166 00	166 00	58	9 00
925 "	2 17	1 81	1 45	1 08	53	1 06	1 78	50	170 00	170 00	59½	9 25
950 "	2 21	1 84	1 47	1 10	54	1 08	1 82	51	173 50	173 50	61	9 50
975 "	2 25	1 88	1 50	1 12	54½	1 00	1 86	52	177 00	177 00	62	9 75
1,000 "	2 28	1 90	1 52	1 14	55	1 10	1 89	52½	180 00	180 00	63	10 00

Lorsque les taux ne sont pas indiqués dans le tableau, ceux donnés pour la distance suivante l plus grande doivent être employés.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

Tarif du fret prenant effet le 11 juin 1883.

SECTION DE PORT-ARTHUR.

Distance.	Entre Port-Arthur et	Marchandises.				Classes spéciales.							
		1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par bbl.	3 cts par bbl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs	Charbon, par tonneau de 2,000 lbs.
													$
6	Fort-William	0 15	0 13	0 10	0 08	07	0 14	0 18	05	10 00	13 00	06	1 00
19	Murrillo	0 21	0 18	0 14	0 11	09	0 18	0 24	06	16 00	17 00	08	1 45
29	Kaministiquai	0 27	0 23	0 18	0 14	11	0 22	0 28	07	19 50	21 00	09	1 60
38	Finmark	0 31	0 26	0 21	0 16	12	0 24	0 32	08	22 50	25 00	11	1 70
45	*Buda	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
56	Nordland	0 39	0 33	0 26	0 20	14	0 28	0 39	10	28 00	33 00	13	1 95
66	*Linkooping	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
76	Savanne	0 47	0 39	0 31	0 24	16	0 32	0 44	12	34 50	38 00	14½	2 15
86	Upsala	0 51	0 43	0 34	0 26	17	0 34	0 46	13	37 00	40 00	15	2 25
95	*Carlstad	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
105	Bridge-River	0 57	0 48	0 38	0 29	18	0 36	0 50	14½	42 00	43 00	17	2 45
117	Rivière-des-Anglais	0 60	0 50	0 40	0 30	19	0 38	0 52	15	44 00	44 00	18	2 55
125	*Martin	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
135	Bonheur	0 66	0 55	0 44	0 33	20	0 40	0 56	16	48 00	48 00	20	2 75
146	*Falcon	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....

SECTION DE WABIGOON.

Distance.	Entre Port-Arthur et	1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par bbl.	3 cts par bbl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs	Charbon, par tonneau de 2,000 lbs.
154	Ignace	0 72	0 60	0 48	0 36	22	0 44	0 60	16½	52 00	52 00	21	2 90
162	*Butler	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
172	Raleigh	0 76	0 64	0 51	0 38	23	0 46	0 64	17½	56 00	56 00	22	3 00
182	*Taché	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
191	*Victor	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
204	Wabigoon	0 83	0 69	0 55	0 41	24½	0 49	0 68	19	62 00	62 00	23½	3 20
211	Barclay	0 86	0 72	0 57	0 43	25	0 50	0 70	19½	64 00	64 00	24	3 30
222	Oxdrift	0 88	0 74	0 59	0 44	25½	0 51	0 72	20	65 50	65 50	24½	3 40
233	Rivière-de-l'Aigle	0 90	0 75	0 60	0 45	26	0 52	0 74	20½	67 00	67 00	25	3 50
243	Baie-Vermillon	0 92	0 77	0 61	0 46	26½	0 53	0 76	20½	68 50	68 50	25½	3 60
251	*Gilbert	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
261	Parrywood	0 96	0 80	0 64	0 48	27½	0 55	0 80	21	71 50	71 50	26½	3 75
267	*Summit	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
274	Lac à l'Epervier	0 99	0 82	0 65	0 49	28	0 56	0 82	22	73 00	73 00	27	3 80
292	Rossland	1 02	0 85	0 68	0 51	29	0 58	0 84	23	77 00	77 00	28	3 90

SECTION DU PORTAGE-DU-RAT.

Distance.	Entre Port-Arthur et	1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par bbl.	3 cts par bbl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs	Charbon, par tonneau de 2,000 lbs.
300	Portage-du-Rat	1 02	0 85	0 68	0 51	29	0 58	0 84	23	77 00	77 00	28	3 90
303	Kéwatin	1 05	0 88	0 70	0 53	29½	0 59	0 86	23½	79 00	79 00	28½	4 00
311	*Ostersund	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....
316	Déception	1 07	0 89	0 71	0 54	30	0 60	0 88	24	81 00	81 00	29	4 10
323	Kalmar	1 09	0 91	0 73	0 55	30½	0 61	0 90	24½	82 50	82 50	29½	4 20
331	*Ingolf	....	....	....	......	......	......	....	......	....	....	......	....

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

Tarif du fret, prenant effet le 11 juin 1883.

SECTION DU PORTAGE-DU-RAT—*Fin.*

Distances.	Entre Port-Arthur et	Marchandises.				Classes spéciales.							
		1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts. par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par brl.	3 cts par brl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par tonneau de 2,000 lbs.
													$
337	*Lac-Lacrosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
341	Telford	1 13	0 94	0 75	0 57	31½	0 63	0 94	25	85 50	85 50	30½	4 40
351	Rennie	1 15	0 96	0 76	0 58	32	0 64	0 95	25½	87 50	87 50	31	4 50
362	Darwin	1 17	0 98	0 78	0 59	32½	0 65	0 96	26	88 50	88 50	31½	4 55
371	Whitemouth	1 19	0 99	0 80	0 60	33	0 66	0 97	26½	90 00	90 00	32	4 60
377	Shelley	1.19	0 99	0 80	0 60	33	0 66	0 97	26½	90 00	90 00	32	4 60
387	Monmouth	1 21	1 01	0 81	0 61	33½	0 67	0 98	27	92 00	92 00	32½	4 65
397	Beauséjour	1 23	1 03	0 82	0 62	34	0 68	0 99	27½	94 00	94 00	33	4 70
403	*Tyndall	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
415	*Colville-Landing	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
412	Selkirk	1 27	1 06	0 85	0 64	35	0 70	1 03	28½	97 00	97 00	34	4 90
419	*Gonor	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
426	Bir ls-Hill	1 29	1 08	0 86	0 65	35½	0 71	1 05	29	98 50	98 50	34½	5 00
435	†Winnipeg (*voir* note)	1 35	1 13	0 91	0 70	36	0 72	1 07	29½	100 00	108 00	35	5 10
	SECTION D'EMERSON.												
438	Saint-Boniface	1 29	1 07	0 85	0 65	35½	0 71	1 06	29½	100 00	100 00	35	5 10
447	*Saint-Norbert	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
458	Niverville	1 21	1 01	0 80	0 61	33½	0 67	1 00	28½	99 00	107 00	34	5 25
466	Otterburne	1 18	0 98	0 79	0 59	33	0 66	0 97	28	97 00	104 00	33½	5 30
475	Dufrost	1 14	0 95	0 75	0 57	32	0 64	0 93	27	94 00	100 00	31½	5 35
483	*Arnaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
491	Dominion-City	1 04	0 87	0 69	0 53	29	0 58	0 86	25	86 50	94 00	29	5 40
501	Emerson	1 03	0 86	0 68	0 52	28	0 56	0 84	25	85 00	93 00	28½	5 30
	SECTION DE STONEWALL.												
448	Stony Mountain	1 33	1 11	0 89	0 67	36½	0 72	1 09	29½	101 50	101 50	35½	5 20
455	Stonewall	1 35	1 13	0 90	0 68	36½	0 73	1 10	30	103 00	103 00	36	5 30
	SECTION DE LA MONTAGNE PEMBINA.												
438	*St. James	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
453	La-Salle	1 23	1 02	0 82	0 62	34	0 68	1 02	29	100 00	109 00	34½	5 20
477	Morris	1 15	0 96	0 76	0 58	32	0 64	0 94	27	94 50	101 00	31½	5 35
490	J. de la Mont. de Pembina	1 06	0 88	0 70	0 53	29	0 58	0 87	25½	88 00	95 00	29½	5 45
504	Gretna	1 03	0 86	0 68	0 52	28	0 56	0 84	25	85 00	93 00	28½	5 30
499	Coulée-aux-Prunes } Sta.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
516	Creek du Cheval. } tem.	1 19	0 99	0 79	0 60	33	0 66	0 98	28	97 50	105 00	33½	5 65
530	*Darlingford	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
536	Manitoba-City, station temporaire	1 27	1 06	0 84	0 64	35	0 70	1 05	30	103 00	113 00	35½	5 80

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

Tarif du fret prenant effet le 11 juin 1883—*Suite.*

SECTION DE BRANDON.

Distance.	Entre Port-Arthnr et	Marchandises.				Classes spéciales.							
		1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	3 cts par brl.	3 cts par brl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par tonneau de 2,000 lbs.
443	Winnipeg, Ouest												
450	Rosser	1 33	1 11	0 89	0 67	36	0 72	1 09	29½	101 50	101 50	35½	5 20
457	*Meadows												
464	Marquette	1 37	1 14	0 91	0 69	37	0 74	1 11	30½	104 50	104 50	36½	5 34
470	Reaburn	1 37	1 14	0 91	0 69	37	0 74	1 11	30½	104 50	104 50	36½	5 35
476	Pointe-aux-Peuplier	1 39	1 16	0 93	0 70	37	0 74	1 12	31	106 00	106 00	37	5 40
484	High Bluff	1 41	1 18	0 94	0 71	37½	0 75	1 13	31½	108 00	108 00	37½	5 45
491	Portage-la-Prairie	1 43	1 19	0 95	0 72	38	0 76	1 14	32	110 00	110 00	38	5 50
499	Burnside	1 43	1 19	0 95	0 72	38	0 76	1 14	32	110 00	110 00	38	5 50
506	Bagot	1 48	1 24	0 99	0 74	39	0 78	1 18	33	113 50	113 50	39½	5 70
514	*McGregor												
520	Austin	1 48	1 24	0 99	0 74	39	0 78	1 18	33	113 50	113 50	39½	5 70
528	Sydney	1 53	1 28	1 02	0 76	40	0 80	1 22	34½	117 00	117 00	41	5 90
534	*Melbourne												
541	Carberry	1 53	1 28	1 02	0 76	40	0 80	1 22	34½	117 00	117 00	41	5 90
549	Sewell	1 53	1 28	1 02	0 76	40	0 80	1 22	34½	117 00	117 00	41	5 90
557	*Douglas												
563	Chater	1 58	1 32	1 05	0 79	41	0 82	1 26	35½	120 50	120 50	42	6 10
568	Brandon	1 58	1 32	1 05	0 79	41	0 82	1 26	35½	120 50	120 50	42	6 10

SECTION DE BROADVIEW.

576	*Kenmay												
584	Alexander	1 62	1 35	1 08	0 81	42	0 84	1 20	36½	124 00	124 00	43	6 30
592	*Griswold												
601	Lac-du-Chêne	1 67	1 40	1 11	0 83	43	0 86	1 33	37½	128 00	128 00	44½	6 50
615	Virden	1 67	1 40	1 11	0 83	43	0 86	1 33	37½	128 00	128 00	44½	6 50
623	*Hargrave												
632	Elkhorn	1 72	1 43	1 15	0 86	44	0 88	1 37	39	132 00	132 00	46	6 70
646	*Fleming												
654	Moosomin	1 76	1 47	1 17	0 88	45	0 90	1 41	40	136 00	136 00	47	6 90
661	*Red-Jacket												
670	Wapella	1 76	1 47	1 17	0 88	45	0 90	1 41	40	136 00	136 00	47	6 90
678	*Burrows												
684	Whitewood	1 80	1 50	1 20	0 90	46	0 92	1 44	41	140 00	140 00	48	7 10
691	*Perceval												
699	Broadview	1 80	1 50	1 20	0 90	46	0 92	1 44	41	140 00	140 00	48	7 10

SECTION DE RÉGINA.

706	*Oakshela												
714	Grenfell	1 85	1 54	1 23	0 93	47	0 94	1 48	42	143 50	143 50	49½	7 25
721	*Summerberry												
729	Wolseley	1 89	1 58	1 26	0 94	48	0 96	1 52	43	147 00	147 00	51	7 50
737	*Sintaluta												
747	Indian-Head	1 89	1 58	1 26	0 94	48	0 96	1 52	43	147 00	147 00	51	7 50
759	Qu'Appelle	1 93	1 61	1 29	0 97	48½	0 97	1 56	44	150 00	150 00	52	7 75
767	McLean												

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

Tarif du fret prenant effet le 11 juin 1883.

Distances.	Entre Port-Arthur et	Marchandises.				Classes spéciales.							
		1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par brl.	3 cts par brl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par tonneau de 2,000 lbs.
	SECTION DE RÉGINA—*Fin.*												$
776	Balgonie	1 97	1 64	1 31	0 99	49	0 98	1 59	45	153 00	153 00	53	8 00
783	*Pilot Butte	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
792	Régina	1 97	1 64	1 31	0 99	49	0 98	1 59	45	153 00	153 00	53	8 00
	SECTION DU COURANT-RAPIDE.												
801	*Grande-Coulée	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
809	Pense	2 01	1 68	1 34	1 00	50	1 00	1 63	46	156 00	156 00	54½	8 25
817	*Belle-Plaine	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
826	Pasqua	2 05	1 71	1 37	1 02	51	1 02	1 67	47	159 50	159 50	56	8 50
834	Mâchoire-d'Orignal	2 05	1 71	1 37	1 02	51	1 02	1 67	47	159 50	159 50	56	8 50
842	*Boharm	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
850	Caron	2 05	1 71	1 37	1 02	51	1 02	1 67	47	159 50	159 50	56	8 50
859	*Mortlach	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
868	Parkbeg	2 09	1 74	1 40	1 04	51½	1 03	1 71	48	163 00	163 00	57	8 75
878	*Secretan	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
887	Chaplin	2 13	1 78	1 42	1 06	52	1 04	1 74	49	166 00	166 00	58	9 00
896	*Ernfold	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
906	Morse	2 17	1 81	1 45	1 08	53	1 06	1 78	50	170 00	170 00	59½	9 25
915	*Herbert	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
924	Rush-Lake	2 17	1 81	1 45	1 08	53	1 06	1 78	50	170 00	170 00	59½	9 25
935	*Waldeck	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
946	Courant-Rapide	2 21	1 84	1 47	1 10	54	1 08	1 82	51	173 50	173 50	61	9 50
	SECTION DE MEDICINE HAT.												
954	Leven	2 25	1 88	1 50	1 12	54½	1 09	1 86	52	177 00	177 00	62	9 75
964	*Lac-aux-Oies	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
973	Antelope	2 25	1 88	1 50	1 12	54½	1 09	1 86	52	177 00	177 00	62	9 75
981	*Lac-aux-Goëlands	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
990	Cyprès	2 28	1 90	1 52	1 14	55	1 10	1 89	52½	180 00	180 00	63	10 00
1001	*Sidewood	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1011	Lac-aux-Grues	2 32	1 93	1 54	1 16	56	1 12	1 93	53	183 00	183 00	64½	10 10
1022	*Colley	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1032	Creek-de-l'Erable	2 36	1 96	1 56	1 18	57	1 14	1 97	54	187 00	187 00	66	10 30
1043	*Kincarth	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1053	Forres	2 39	1 99	1 58	1 20	57½	1 15	2 01	55	191 00	191 00	67	10 50
1066	*Walsh	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1076	Irvine	2 42	2 01	1 61	1 21	58	1 16	2 04	56	194 00	194 00	68	10 75
1087	*Dunmore	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1095	Medicine-Hat	2 42	2 01	1 61	1 21	58	1 16	2 04	56	194 00	194 00	68	10 95

Note.—Les taux jusqu'à Winnipeg comprennent le charroi des marchandises pour les classes 1, 2, 3 et 4, et la classe spéciale 6.

* Pas d'agent. Feuille de route jusqu'à la station suivante.

Les taux pour un chargement de wagon sont à raison de 20,000 lbs. de charbon.

Les taux pour le transport du charbon seront aussi ceux de la brique, de la pierre, du sable et de la chaux, par wagon.

Le foin pressé (par ballot), par chargement de wagon, aux taux spéciaux de la classe 4.

Les effets des émigrants et des colons allant au Manitoba et au Nord-Ouest seront transportés à raison de la moitié des taux spéciaux de la classe 6, par chargement de wagon. Lorsqu'ils formeront moins d'un chargement de wagon, à raison de la moitié des taux de première classe.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE (DIVISION OUEST).

TARIF spécial des grains expédiés sur l'Est, en vigueur le 5 janvier 1884.—Taux en centins par 100 lbs.

A Port-Arthur ou Fort-William.		De	A Saint-Vincent.		A Port-Arthur ou Fort-William.		De	A Saint-Vincent.	
Distances.	Taux.		Taux.	Distances.	Distances.	Taux.		Taux.	Distances.
435	28c.	Winnipeg	14c.	68	670	36½	Wapella	26c.	303
438	28	Saint-Boniface	13	65	684	37	Whitewood	27	317
458	29	Niverville	12	45	699	37½	Broadview	27	332
466	30	Otterburne	11	37	714	38	Grenfell	28	347
475	31	Dufrost	10	28	729	38½	Wolseley	29	362
483	32	Arnaud	9	20	747	39	Indian-Head	30	380
491	33	Dominion-City	8	12	759	39½	Qu'Appelle	30	392
501	34	Emerson	5	2	776	40	Balgonie	31	409
477	30	Morris	......	......	792	40	Regina	32	425
490	32	Rosenfeldt	......	......	809	41	Pense	33	442
504	34	Gretna	......	......	834	41½	Moosejaw	33	467
516	30	Morden	......	......	850	42	Caron	34	483
533	30	Darlingford	......	......	868	43	Parkbeg	34	501
539	30	Manitou	......	......	887	44	Chaplin	34½	520
455	29	Stonewall	16	88	906	45	Morse	35	539
450	28	Rosser	15	83	924	46	Rush-Lake	35	557
464	28½	Marquette	17	97	946	47	Courant-Rapide	35½	579
470	29	Reaburn	17½	103	954	47	Leven	36	587
476	29	Pointe-aux-Peupliers	17½	109	973	48	Antilope	36	606
484	29½	High-Bluff	18	117	990	49	Cyprès	36½	623
491	30	Portage-la-Prairie	18	124	1011	50	Lac-aux-Grues	36½	644
499	30	Burnside	19	132	1032	51½	Creek-de-l'Erable	37	665
506	30	Bagot	19	139	1053	52½	Forres	37	686
520	31	Austin	19½	153	1076	53½	Irvine	38	709
528	31	Sydney	20	161	1095	54½	Medicine-Hat	38½	728
541	32	Carberry	21	174	1104	55	Stair	39	737
549	32	Sewell	21½	182	1130	56	Langevin	39	763
563	33	Chater	22½	196	1158	57½	Bantry	40	791
568	33	Brandon	23	201	1176	58½	Southesk	40	809
584	34	Alexander	24	217	1220	61	Gleichen	42	853
601	35	Lac-du-Chêne	24½	234	1229	61	Namaka	43	862
615	36	Virden	25	248	1254	62	Langdon	44	898
632	36	Elkhorn	25½	265	1275	63	Calgary	45	908
654	36½	Moosomin	25½	287					

Remarques.

A Gretna, depuis	Taux.	Distances.
Morris	10c.	27
Morden	12	41
Darlingford	13	57
Manitou	13	63

Pour envoi de toute station non indiquée dans ce tarif, prendre les chiffres de la station suivante.

W. C. VAN HORNE, *Directeur général.*

J. M. EGAN, *Surintendant général.*

WM. HARDER, *Assist. directeur du trafic.*

OTTAWA, 13 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre, pour votre information, copie d'un arrêté du conseil en date du 28 de ce mois, approuvant le tarif des marchandises et des voyageurs établi par le règlement n° 56, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a passé le 16 avril, pour la division Ouest du chemin et ses embranchements, lequel règlement a été soumis à cet effet, en vertu du paragraphe 9 de la section 17 de l'acte refondu des chemins de fer de 1879.

Je dois attirer votre attention sur les dispositions de la même section prescrivant deux insertions par semaine, dans la *Gazette du Canada*, du règlement qui établit ce tarif et de l'arrêté du conseil qui l'approuve, ainsi que l'affichage du tarif dans tous les endroits où il doit être mis en opération.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C. C. P.

RÈGLEMENTS DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

Passés à une assemblée du conseil des directeurs tenue le 6 juin 1883, et ratifiés à l'assemblé annuelle (ajournée) des actionnaires, le 8 juin 1883.

LES ACTIONNAIRES.—*Président à l'assemblée des actionnaires.*

1. A toute assemblée des actionnaires, le président, ou, en son absence, le vice-président, ou en l'absence des deux, un actionnaire nommé par l'assemblée, prendra le fauteuil; et le secrétaire, ou en son absence, un actionnaire nommé par l'assemblée, agira comme secrétaire.

Rapport annuel.

2. A chaque assemblée annuelle des actionnaires, un exposé des affaires de la compagnie sera soumis aux actionnaires par le conseil des directeurs.

Assemblée spéciale des actionnaires.

3. Une assemblé spéciale des actionnaires peut être convoquée en tout temps, soit par le conseil des directeurs, ou par le président, ou par trois directeurs, sur une réquisition par écrit, de la part d'actionnaires possédant un quart en valeur des actions de la compagnie.

Avis de convocation des actionnaires.

4. Pour toute assemblée des actionnaires, il ne sera pas nécessaire de donner d'autre avis que celui qui est prescrit par la charte.

LE CONSEIL DES DIRECTEURS - *Nombre de directeurs.*

5. Le conseil des directeurs sera composé de douze membres qui devront remplir les conditions prescrites par la charte ; et à leur première réunion, après chaque élection des directeurs, éliront parmi eux pour l'année suivante, un président et deux vice-présidents, dont l'un sera nommé premier vice-président, et l'autre second vice-président.

Les directeurs nommeront les officiers.

6. Le conseil des directeurs nommera un secrétaire et un trésorier, et tels autres officiers et agents qu'ils croiront nécessaires.

Le conseil se réunira le mardi de chaque semaine.

7. Le conseil des directeurs se réunira le mardi de chaque semaine, à midi, au bureau principal de la compagnie ; mais si ce jour-là est une fête légale, l'assemblée aura lieu le jour suivant, et à chacune de ces assemblées les affaires pourront être transigées par un quorum du conseil, de la même manière et avec le même effet que si l'assemblée avait été spécialement convoquée, et que des avis en auraient été régulièrement donnés.

Le président pourra convoquer des assemblées spéciales.

8. Le président, ou deux directeurs de la compagnie, pourront en tout temps convoquer une assemblée spéciale du conseil, qui devra avoir lieu au moment et à l'endroit qui seront indiqués dans l'avis de convocation. Et le but de cette assemblée spéciale sera mentionné d'une manière sommaire dans le dit avis.

Assemblées spéciales du conseil des directeurs.

9. La première assemblée du conseil des directeurs, après leur élection de chaque année, sera tenue pour élire les officiers, au bureau de la compagnie, le jour même de l'élection, aussitôt après l'ajournement de l'assemblée des actionnaires, à laquelle leur élection aura eu lieu; et avis de toute autre assemblée spéciale du conseil des directeurs, qui sera tenue à Montréal, spécifiant le temps et le lieu de cette assemblée, et indiquant en termes généraux la nature des affaires qui devront y être transigées, sera donné par le secrétaire, ou par deux directeurs, au moyen d'une circulaire envoyée au dernier domicile connu de chaque directeur résidant au Canada ou aux Etats-Unis, et au dernier domicile connu en Canada, ou dans les Etats-Unis, du fondé de pouvoirs de chaque directeur résidant ailleurs, ou à toute adresse laissée à cet effet au secrétaire de la compagnie par un directeur, aux fins de recevoir tels avis; et cette circulaire devra être expédiée par la poste, étant préalablement affranchie, au moins deux jours pleins avant l'assemblée.

Des assemblées pourront être tenues à Londres.

10. Les affaires de la compagnie pourront être transigées, et le conseil des directeurs ainsi que les actionnaires de la compagnie, respectivement, pourront tenir des assemblées dans ce but, suivant l'intention de la charte, au bureau de la compagnie, n° 101, rue Canon, en la cité de Londres, Angleterre; et tous règlements arrêtés, toutes résolutions passées, et toute affaires transigées à ces assemblées, ou à des assemblées ajournées du conseil des directeurs, ou des actionnaires, tenues au dit endroit, seront aussi valides et aussi obligatoires pour la compagnie, que si ces assemblées, respectivement, avaient été tenues à la principale place d'affaires de la compagnie, à Montréal.

Avis des assemblées tenues à Londres.

11. Avis de chaque assemblée des directeurs qui devra être tenue, en n'importe quel endroit de la cité de Londres, Angleterre, sera donné par écrit, sous la signature du secrétaire de la compagnie, et expédié par la poste, à l'adresse de chaque directeur, a sa résidence ordinaire, ou à tout autre endroit qu'il aura indiqué au secrétaire par écrit, aux fins de recevoir les avis de convocation, et si tous les directeurs sont alors en Europe, ou si ceux qui sont absents d'Europe ont donné par écrit, au secrétaire, une adresse en Europe où ces avis puissent être envoyés, ces avis pourront être expédiés par la poste, à Londres, en tout temps, au moins quatre jours avant celui fixé pour telle assemblée. Mais autrement, si les avis partent de Montréal, ils devront être mis à la poste au moins vingt et un jours avant celui fixé pour l'assemblée, et s'ils partent de Londres susdit, ils devront être mis à la poste au moins un mois de calendrier avant le jour fixé pour l'assemblée; et ces avis devront spécifier en termes généraux la nature des affaires pour la transaction desquelles l'assemblée est convoquée.

Des assemblées pourront être tenues à New-York.

12. Les affaires de la compagnie pourront être transigées, et le conseil des directeurs, et les actionnaires de la compagnie, respectivement, pourront tenir des assemblées à cet effet, suivant l'intention de la charte, au bureau de place d'affaires de MM. J. S. Kennedy et Cie, dans la cité de New-York, dans l'Etat de New-York, au n° 63 de la rue William, dans la dite cité de New-York. Et tous règlements arrêtés, toutes résolutions passées, et toutes affaires transigées à une assemblée, ou assemblée ajournée, du conseil des directeurs ou des actionnaires tenue en cet endroit, seront aussi valides et obligatoires pour la compagnie que si ces assemblées, respectivement,

avaient été tenues à la principale place d'affaires de la compagnie à Montréal. Et des avis d'assemblées de directeurs ou d'actionnaires, selon le cas, qui devront être tenues au dit endroit dans la dite cité de New-York, seront donnés de la manière indiquée par les règlements pour les assemblées des actionnaires, ou des directeurs, respectivement, tenues dans la ville de Montréal.

Des assemblées seront tenues à Winnipeg.

13. Les affaires de la compagnie pourront être transigées, et le conseil des directeurs, ainsi que les actionnaires de la compagnie, respectivement, pourront tenir des assemblées dans ce but, suivant l'intention de la charte, dans la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba, au bureau de la compagnie, sur la rue Principale, dans la dite cité; et tous règlements arrêtés, toutes résolutions adoptées, et toutes affaires transigées à ces assemblées ou à des assemblées ajournées du conseil des directeurs ou des actionnaires, tenues au dit endroit, seront aussi valides et aussi obligatoires pour la compagnie que si ces assemblées, respectivement, avaient été tenues à la principale place d'affaires de la compagnie, à Montréal. Les avis d'assemblées des actionnaires et des directeurs, respectivement, qui devront être tenues en la cité de Winnipeg, seront donnés en la manière prescrite par la charte, et par les règlements relatifs aux avis d'assemblées des actionnaires et des directeurs, respectivement, tenues en la cité de Montréal; sauf que les avis de convocation des directeurs en la cité de Winnipeg devront être mis à la poste huit jours pleins avant le jour fixé pour l'assemblée.

Il sera tenu un registre des procès-verbaux.

14. Le secrétaire devra enregistrer les procès-verbaux du conseil dans un registre tenu à cet effet. Au commencement de chaque séance se fera la lecture du procès-verbal de la dernière réunion précédente, lequel, après avoir été pris en considération et adopté, avec ou sans amendement, sera signé par le directeur qui présidera et contresigné par le secrétaire.

Comité exécutif.

15. Les affaires de la compagnie, pendant l'intervalle des assemblées du conseil des directeurs, seront transigées par les officiers exécutifs de la compagnie, d'après l'avis et sur la direction du comité exécutif, qui aura à remplir les devoirs ci-après énumérés; et des comités spéciaux du conseil pourront être créés, au besoin, pour des fins spéciales.

Les directeurs auront accès aux livres.

16. Chaque membre du conseil des directeurs, de même que les officiers exécutifs, pourront, en tous temps, avoir accès aux livres, comptes, lettres et documents se rattachant aux affaires de la compagnie en la possession de tout officier, agent ou employé de la dite compagnie, et les examiner; et toutes lettres et tous autres documents ayant trait aux affaires de la compagnie comme susdit, reçus par le secrétaire ou le trésorier, devront être soumis au conseil et au président.

Un comité exécutif sera nommé par les directeurs.

17. Le comité exécutif devra être nommé et organisé par les directeurs élus en vertu de la charte de la compagnie, et annuellement par la suite, par les directeurs après chaque assemblée annuelle des actionnaires. Il devra rester en fonctions jusqu'à la prochaine assemblée annuelle suivante. Ce comité sera composé de trois directeurs, outre le président; et deux membres suffiront pour former le quorum pour l'administration des affaires. Le comité devra se réunir, de temps à autre, sur la demande de son président ou de deux de ses membres, et le secrétaire devra envoyer les avis de convocation, sous forme de circulaire, vingt-quatre heures au moins avant l'époque de l'assemblée. Un des membres du comité devra être choisi comme président, et le comité aura tous les pouvoirs ordinaires du conseil des directeurs, durant l'intervalle entre les assemblées, sauf les instructions du conseil et la ratification des actes du comité par le conseil, à sa prochaine réunion. Pour cette fin les délibérations du comité devront être enregistrées dans un livre tenu par le secrétaire,

qui assistera aux assemblées du comité exécutif. Ces procès-verbaux seront soumis au conseil des directeurs, à sa prochaine réunion hebdomadaire ou spéciale qui suivra; et la prise en considération de ces procès-verbaux viendra en deuxième lieu dans l'ordre des affaires, à chacune des assemblées du conseil.

Devoirs du comité exécutif.

18. Le comité exécutif aura à remplir les devoirs suivants : Il devra contrôler toutes les affaires pour lesquelles il n'a pas été nommé de comité spécial ainsi que toutes les recettes et tous les déboursés ; trouver les moyens nécessaires de faire face à tous les paiements à leur échéance ; apurer et approuver tous les comptes des dépenses du bureau général de la compagnie ; inspecter les livres, comptes, pièces justificatives de la compagnie, et donner les instructions qu'il jugera nécessaire au sujet de la tenue des livres, comptes, etc. ; examiner au moins une fois par mois les comptes du trésorier et faire rapport à ce sujet, régulièrement, à chaque assemblée mensuelle du conseil, ou plus souvent s'il le croit à propos ; enfin examiner tous les contrats négociés par les officiers exécutifs de la compagnie avant qu'ils ne soient signés, et en décider, sauf lorsque ces contrats auront été précédemment renvoyés à un comité spécial ou à un officier de la compagnie, avec pouvoir d'en disposer.

PRÉSIDENT ET VICE-PRÉSIDENT.

Président.

19. Le président sera le principal officier exécutif de la compagnie, et il exercera un contrôle général sur toutes ses affaires, ses officiers et employés ; il devra voir à la bonne et effective administration des affaires de la compagnie, en conformité de la charte et des règlements, et d'après les instructions du conseil. Toutes les assemblées des actionnaires auront lieu sous sa présidence. Il signera tous les contrats, conventions et documents approuvés par le conseil, sauf dans les cas où ce dernier aura pourvu autrement à la signature de ces actes. Tous les chèques tirés par le trésorier ou son aide seront contresignés par lui. Le président devra signer tous les bordereaux de certificats d'actions. Mais il ne devra se faire aucun acte de vente ou translatif de propriété d'un immeuble de la compagnie, avant que l'acte n'ait été expressément autorisé par un vote du conseil des directeurs, si ce n'est cependant pour les terres concédées à la compagnie pour être vendues, lesquelles pourront être ou vendues ou transportées conformément aux règlements s'y rapportant. Bref, il devra remplir tous les autres devoirs généraux ou d'administration ordinairement imposés aux présidents des compagnies incorporées auxquelles il n'est pas autrement pourvu.

20. En l'absence du président, les vice-présidents, ou l'un deux, devront remplir les fonctions et les devoirs du président.

Pouvoirs du président.

21. Le président, de concert avec le comité de régie, aura le pouvoir de négocier les contrats, dans l'intervalle des assemblées du conseil, sauf l'approbation de ces contrats, ainsi que pourvu par les présentes.

Le président pourra suspendre les officiers.

22. Le président pourra, à sa discrétion, en aucun temps durant l'intervalle des assemblées du conseil des directeurs, suspendre tout officier ou employé de la compagnie jusqu'à la réunion suivante du conseil, alors qu'il fera rapport au conseil sur le fait et la cause de cette suspension.

Vacance de la charge de président.

23. S'il survient une vacance de la charge de président, le conseil des directeurs devra la remplir sans retards inutiles ; mais il devra être donné un avis à cet effet aux directeurs, en la manière prescrite pour la convocation des assemblées spéciales du conseil.

Administrateur général.

L'administrateur général sera nommé par le conseil et occupera le premier rang parmi les officiers exécutifs de la compagnie après le président et les vice-présidents. Il aura le pouvoir d'administrer et de conduire les travaux de construction, l'exploitation des lignes de la compagnie et les affaires s'y rattachent généralement, sauf, au besoin, les instructions du conseil. Il nommera les officiers de la compagnie, à l'exception de ceux que nommera le conseil, et tous relèveront de lui, et il pourra les suspendre ou les congédier.

En l'absence du président et des vice-présidents, l'administrateur général aura le pouvoir de contresigner les chèques tirés par le trésorier ou son aide.

Devoirs du secrétaire.

25. Le secrétaire assistera à toutes les assemblées des actionnaires et du conseil, et dressera au long les procès-verbaux de toutes les séances dans des livres tenus à cet effet. Il assistera aux assemblées du comité de régie et tiendra le registre de ses délibétions, qu'il soumettra au conseil à chacune de ses assemblées. Le sceau de la compagnie sera confié à sa garde, et il devra l'apposer à tous les contrats et autres documents que le conseil aura approuvé et fait signer. Il aura le soin de tous les livres de procès-verbaux, des contrats, actes translatifs de propriété, et autres documents de la compagnie, ainsi que de ses archives généralement ; il devra également conserver les rapports et communications envoyés au conseil des directeurs, et la correspondance de la compagnie en général.

26. Le secrétaire devra, d'après les instructions du président, faire toute la correspondance qui n'appartient pas, ou n'a pas trait spécialement aux affaires confiées au trésorier. Il remplira aussi tous les autres devoirs que lui prescrira le conseil des directeurs. De plus il devra envoyer les avis prescrits du temps et du lieu de toutes les assemblées des actionnaires, du conseil des directeurs et du comité de régie.

Régistraire des transferts.

27. Le secrétaire sera le régistraire des transferts des actions du stock et des obligations ; et, à cette fin, il tiendra les comptes des actions, du stock et des obligations enrégistrés et transportés, en la manière et forme qui seront, de temps à autre, prescrites et approuvées par le conseil des directeurs.

Sous-secrétaire.

28. Les directeurs pourront nommer un secrétaire de la compagnie dans la ville de Londres, Angleterre. Ce dernier portera le nom de sous-secrétaire de la compagnie, et il devra s'acquitter de tous les devoirs de la charge de secrétaire dans la ville de Londres.

Trésorier.—Devoirs du trésorier.

29. Le trésorier sera chargé de recevoir, d'après les instructions du conseil et du comité de régie, tout l'argent appartenant à la compagnie, et de payer les comptes appuyés de pièces justificatives duement certifiés et approuvés ; il devra suivre un système régulier pour tenir compte—de toutes les recettes et de tous les déboursés, et faire des rapports détaillés à ce sujet aux directeurs, chaque mois. Le trésorier devra donner des quittances et décharges pour toutes les sommes reçues, et se faire également donner des quittances et décharges pour les sommes déboursées et les conserver.

30. Le trésorier devra faire déposer les sommes d'argent reçues par lui, ou en son nom, pour la compagnie, à la banque ou aux banques que le conseil des directeurs, ou le comité de régie, lui aura désignées. Il aura charge et devra prendre soin des effets à recevoir et des fonds de la compagnie, sauf inspection et examen en tous temps par le conseil, ou par toute personne nommée à cette fin par le conseil, le comité de régie et le président.

31. Tous les chèques sur la banque ou les banques où sont déposés les fonds de la compagnie, seront faits payables à l'ordre de la personne qui y aura droit, et ces

chèques, à l'exception de ceux destinés à payer l'intérêt ou les dividendes sur les obligations ou les actions, seront signés par le trésorier, ou par son aide, et contresignés par le président, ou par l'un des vice-présidents, ou par un membre du comité exécutif, ou par l'administrateur général.

Il ne sera pas fait de paiements sans autorisation préalable.

32. Il ne devra être fait aucun paiement, si ce n'est celui de l'intérêt et du dividende, avant qu'il n'ait été préalablement autorisé par le conseil des directeurs, ou le comité exécutif, sauf sur un ordre par écrit du président ou de l'un des vice-présidents, ou du président du comité de régie.

Billets à ordre et traites.

33. Les obligations négociables ordinaires de la compagnie seront sous forme de traites tirées ou signées par le président et acceptées par le trésorier. Le trésorier devra également accepter les traites tirées par d'autres personnes quand il en aura reçu instruction de la part du conseil ou du comité exécutif, ou encore par un ordre par écrit du président, ou du président du comité exécutif.

Dividendes sur les actions et les obligations.

34. Il devra être fait des dépôts spéciaux, et l'on tiendra des comptes et livres de chèques distincts, pour le paiement des dividendes sur les actions, et des coupons d'intérêt sur les obligations. Tous ces paiements pourront être faits au moyen de chèques tirés par le trésorier sans contre-seing ; et tous coupons qui auront été payés, seront immédiatement oblitérés ou autrement annulés, et il en sera disposé par la suite en la manière prescrite par le conseil.

Une garantie devra être donnée par le trésorier et d'autres employés.

35. Le trésorier devra donner à la compagnie une garantie, pour le montant et de la manière que le prescrivent les directeurs, qu'il s'acquittera fidèlement de ses devoirs ; et tous les officiers et agents de la compagnie qui, en vertu de leurs charges, auront à recevoir ou à débourser de l'argent pour la compagnie, devront également donner une garantie, pour le montant et de la manière que le prescriront les directeurs, qu'ils s'acquitteront fidèlement de leurs devoirs respectivement.

Trésorier local.

36. Nonobstant tout ce qui est contenu dans les règlements actuels, le conseil des directeurs pourra déterminer et fixer tout point ou points le long de la ligne principale, ou d'aucun de ses embranchements, où il pourra être reçu et payé de l'argent au sujet des travaux de construction et de la dépense générale ; et il pourra, au besoin, nommer une personne compétente pour agir en qualité de trésorier à ce point, et lui accorder, ou à tout autre officier de la compagnie, les pouvoirs nécessaires pour signer et endosser les chèques et traites, et pour payer de l'argent à ce point, ainsi que l'obliger à donner une garantie, selon que le conseil pourra le régler, au besoin. Toute personne ou officier qui sera ainsi nommé, ou à qui ce pouvoir aura été donné, sera soumis, quant à ses devoirs et à l'occupation de sa charge, aux règlements de la compagnie.

Devoirs des autres officiers et employés.

37. Tous les autres officiers et employés de la compagnie rempliront les devoirs qui leur auront été imposés, et exerceront les pouvoirs qui leur seront spécialement accordés par le conseil des directeurs ou le comité de régie.

ÉMISSION ET TRANSPORT DES ACTIONS.—FORME DES CERTIFICATS.

Certificats d'actions.

38. Les certificats d'actions du capital-actions seront numérotés par ordre, en commençant par le numéro un. Chaque certificat sera désigné par son numéro d'ordre, et sera inscrit dans un livre appelé le *Registre des actionnaires.*

Ces inscriptions seront renouvelées au besoin à mesure que la propriété des actions changera de mains, ou qu'il sera émis de nouveaux certificats. Elles comprendront les noms des actionnaires, les endroits où ils résident, et le nombre des actions leur appartenant.

Formule du certificat.

39. Chaque actionnaire aura droit à un certificat d'actions pour chacune des actions qui lui appartiendra et qu'il aura entièrement payée. La formule de ces certificats sera comme suit:

STOCK ORDINAIRE, $100,000,000.

Canada.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Le présent est pour certifier que possède dans le capital-actions du chemin de fer canadien du Pacifique, actions libérées de cent piastres chacune, qui ne seront transférables dans les livres de la compagnie que par lui-même en personne ou par son procureur, et après la rétrocession du présent certificat.

Ce certificat ne deviendra valide qu'après avoir été contresigné par l'agent de transfert, ainsi que par le régistraire des transferts.

En foi de quoi la compagnie a fait signer ce certificat par ses président et secrétaire, ce jour de 188 .

Secrétaire Président.

Formule de transfert.

(*Au dos de laquelle se trouvera la procuration suivante.*)

Pour valeur reçue a négocié, vendu, cédé et transporté, et par les présentes négocie, vend, cède et transporte à actions dans le capital-actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, mentionnés dans le certificat ci-joint, et nomme et constitue par les présentes procureur en loi, irrévocable pour et en nom et lieu, mais pour , vendre, céder et transférer toute ou aucune partie des dites actions, et pour cette fin faire et signer tous les actes de cession et de transport nécessaires, et de se substituer une ou deux personnes ayant les mêmes pleins pouvoirs.

Daté 188 .

Signé et reconnu en présence de }

Certificats mutilés.

40. Si quelqu'un possède des certificats d'actions mutilés, les directeurs pourront, sur la présentation qui leur en sera faite, ordonner qu'ils soient annulés, et ensuite lui faire remettre un duplicata de ces certificats. Si quelque certificat est perdu ou détruit, les directeurs pourront ordonner, lorsque ce fait leur sera prouvé d'une manière satisfaisante, qu'il soit accordé au propriétaire du certificat perdu ou détruit, un duplicata de ce certificat en la forme que la compagnie croira raisonnable pour se protéger. Mais chaque fois qu'un certificat en duplicata aura été émis pour en remplacer un autre supposé perdu ou détruit, ce certificat ou duplicata deviendra nul si le premier est ensuite présenté.

Transport d'actions.

41. Tous les transports d'actions devront être inscrits dans un des livres de transport de la compagnie, et cela sans qu'il faille aucune sanction, ordre ou autorisation, par ou de la part du conseil des directeurs, et sans aucun avis préalable à aucun officier de la compagnie. Si ce transport a lieu au bureau principal de la com-

pagnie, il sera fait d'après les instructions du secrétaire; et si c'est à un autre endroit, d'après les instructions de la personne que le conseil aura nommée pour prendre soin du livre de transfert de la compagnie, à cet endroit.

Livres de transfert.

42. Il sera tenu au bureau principal de la compagnie des registres et livres de transfert pour les actions, le stock et les obligations, et il sera loisible aux directeurs d'ordonner que des livres semblables soient tenus à Londres, en Angleterre, à Paris, en France, et dans la cité de New-York, dans les Etats-Unis d'Amérique, ou à toutes ou aucune de ces places. Des personnes pourront être nommées pour prendre soin de ces livres, respectivement, et accomplir les devoirs à ce sujet que le conseil pourra au besoin leur enjoindre et ordonner.

Livres de transfert de Montréal et New-York.

43. Les livres de transfert des actions et du stock tenus aux bureaux de la compagnie à Montréal et à New-York seront fermés pendant la semaine qui précédera le jour fixé pour toute assemblée annuelle ou spéciale des actionnaires, et pendant une période de pas moins de deux semaines avant le jour fixé pour le paiement d'un dividende, ou de l'intérêt, sur les actions de la compagnie. Ceux des bureaux établis ailleurs seront fermés pendant une période de pas moins de trois semaines avant ce jour; et aucun cessionnaire d'action ou de stock n'aura droit de voter à cette assemblée, ou de recevoir aucun dividende ou intérêt, suivant le cas, à moins que le transfert de ces actions n'ait été fait et dûment enregistré, avant l'époque fixée pour la fermeture du livre de transfert dans lequel ce transfert est enregistré, ainsi que réglé par les présentes.

Sceau de la compagnie.

44. Le sceau de la compagnie sera de forme ronde et contiendra les mots *Canadian Pacific Railway* dans un ruban circulaire, et ceux de *Incorporated*, 1881, au centre.

Assignation dans Manitoba.

45. Le bureau de la compagnie sur la rue Principale, dans la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba, est par les présentes nommé et fixé comme l'endroit où pourra se faire l'assignation de cette compagnie à l'égard de toute cause d'action prenant naissance dans cette province.

Assignation dans les Territoires du Nord-Ouest.

46. Le bureau de la compagnie à Régina, dans le territoire d'Assiniboïa, dans les Territoires du Nord-Ouest, est par le présent nommé et fixé comme l'endroit où pourra se faire l'asssignation de cette compagnie à l'égard de toute cause d'action prenant naissance dans ces territoires.

TARIF DES PRIX.

Tarif pour la division Ouest.

56. *Le règlement n° 56 a trait au tarif des prix des marchandises et des voyageurs demandés dans la division Ouest. Ce règlement ayant été soumis à l'approbation du gouvernement, n'a pas été révoqué et conserve son numéro primitif.*

Montréal, 6 juin 1883.

———

NUMÉRO SIX.

CORRESPONDANCE SUR DIVERS SUJET.

1. NATURE DES PONTS CONSTRUITS PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE. 2. AU SUJET DU PONT D'UN FOSSÉ SITUÉ SUR L'EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT, OTTAWA, 25 septembre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande au sujet de la nature des ponts que la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique est à faire construire, je désire dire que les cours d'eaux importants sont traversés par de fortes structures en fer et en acier reposant sur une maçonnerie massive, et les petits ruisseaux de la section Est par des ponceaux en maçonnerie. Sur la section du Centre ce sont de solides constructions assises sur des piles.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 1er novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une lettre du surintendant général de la divisieu Est de ce chemin de fer au sujet de la vitesse des convois allant des Deux-Rivières à Mattawa, et de demander que l'ingénieur du gouvernement reçoive instruction de faire un nouvel examen de la ligne entre ces deux endroits,—laquelle a été améliorée depuis la date de son dernier rapport,—afin de révoquer son premier certificat, qui limite la vitesse des trains à 20 milles à l'heure. L'on verra, je crois, que la voie est aujourd'hui dans un état qui autorise le comité des chemins de fer à suivre cette ligne de conduite, et comme c'est une question d'importance majeure, je vous prie respectueusement de faire faire cette inspection dans le plus bref délai postible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A M. T. TRUDEAU, secrétaire du comité des chemins de fer.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 1er novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—Nous nous proposons de changer les heures du départ des convois le 12 courant, et pour cela, il est nécessaire que les trains allant de Pembroke à North-Bay circulent avec une vitesse de 30 milles à l'heure. En inspectant la voie il y a quelque temps, M. Ridout a limité la vitesse des trains entre les Deux-Rivières et Mattawa à 20 milles à l'heure, mais depuis lors la voie a subi d'importantes réparations.

J'ai demandé à l'ingénieur de la compagnie d'aller visiter la voie avec M. Ridout, et de lui faire donner un nouveau certificat; mais comme vous le verrez par la lettre que M. McPherson a reçue en réponse, cette demande doit être faite d'une manière officielle.

Veuillez, s'il vous plaît, vous occuper immédiatement de cette question, pour qu'il n'y ait pas de retards dans la confection de notre tableau de service.

Bien à vous,

ARCHER BAKER, surintendant général.

A M. C. DRINKWATER, secrétaire-trésorier.

Re Ponts sur tous les fossés d'égouttement de l'embranchement de Pembina.

OTTAWA, 6 août 1883.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre la copie d'une correspondance échangée par ce département et le greffier de la municipalité de Saint-André, Mani-

toba, au sujet de la construction d'un pont sur un certain fossé d'égouttement coulant à partir du chemin de fer d'embranchement de Pembina, et traversant la voie publique presque vis-à-vis le fort de pierre de la compagnie de la Baie-d'Hudson. C'est une question du ressort de votre compagnie.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. CHARLES DRINKWATER,
Secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ, BUREAU DU GREFFIER, 27 mai 1880.

MONSIEUR,—Au cours de la dernière année, on a creusé, vis-à-vis le fort de pierre un fossé d'égouttement aboutissant à la rivière Rouge. Ce fossé traverse la voie publique et n'a pas de pont.

Le préfet me charge de vous demander de vouloir bien m'informer, aussitôt que vous le pourrez convenablement, qui est responsable de cette omission, et si les autorités du chemin de fer ont l'intention de faire construire immédiatement un pont sur ce fossé.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. McDOUGALL, greffier.

A M. J. M. ROWAN,
Ingénieur de district, chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ, BUREAU DU GREFFIER, 17 juin 1880.

MONSIEUR,—Le conseil me charge de vous demander de vouloir bien répondre immédiatement à ma lettre du 27 du mois dernier, car il s'agit d'une question qui doit être réglée sans retard.

Je vous transmets ci-joint une copie de cette lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. McDOUGALL, greffier.

A M. J. H. ROWAN,
Ingénieur de district, chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DISTRICT DU MANITOBA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR, WINNIPEG, 21 juin 1880.

CHER MONSIEUR,—Je dois vous faire mes excuses de n'avoir pas répondu plus tôt à vos lettres du 27 mai et du 17 juin, au sujet du pont; mais j'étais absent de la ville.

L'entrepreneur aurait dû le construire.

J'ai donné ordre de construire un pont, etc.

Bien à vous,

JAMES H. ROWAN.

A M. J. McDOUGALL, greffier, Saint-André, Manitoba.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ, BUREAU DU GREFFIER, 16 août 1880.

MONSIEUR,—Je suis de nouveau chargé par le préfet et le conseil de vous informer que, malgré la promesse contenue dans votre lettre du 21 juin, au sujet de la demande faite par mes lettres du 27 mai et du 17 juin, on n'a pas encore commencé à construire le pont. Je dois vous demander une explication au sujet de cette négligence apparente, et vous presser de vous occuper de cette affaire sans retard. Il est déjà arrivé un accident par suite du fait qu'il n'y a pas de pont convenable pour traverser le drain, et il se peut que la continuation du présent état de choses amène un procès.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. McDOUGALL, greffier.

A M. J. H. ROWAN,
Ingénieur de district, chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ,
BUREAU DU GREFFIER, FORT-GARRY (en bas), MANITOBA, 7 mars 1881.

MONSIEUR,—Je reçois instruction du préfet et du conseil d'attirer votre attention sur les faits suivants: Le 26 mai dernier j'ai été prié d'écrire à M. Rowan, ingénieur de district, au sujet d'un drain (fossé d'écoulement le long de la voie sur l'embranchement Pembina) traversant le grand chemin (presque vis-à-vis le fort de pierre de la compagnie de la Baie-d'Hudson), sur lequel il n'a pas été jeté de pont, au grand danger et inconvénient du public voyageur.

Je vous transmets sous ce pli la réponse de M. Rowan. Plusieurs lettres ont depuis été envoyées à ce dernier, qui n'a pas répondu.

Voulez-vous avoir la bonté de faire informer le conseil, dès que vous le pourrez commodément, de ce que le département a l'intention de faire à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,
J. McDOUGALL, greffier.

A l honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 avril 1881.

MONSIEUR,—Je dois accuser réception de votre lettre du 7 du mois dernier, transmettant une lettre de M. Rowan, ingénieur de district, au sujet du fossé dégouttement qui traverse le chemin public à Saint-André, sur l'embranchement de Pembina, sur lequel il n'a pas été jeté de pont.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur, F. BRAUN, secrétaire.

A M. J. McDOUGALL, Fort-Garry (en bas).

OTTAWA, 14 mai 1881.

CHER MONSIEUR,—En ce qui concerne le pont de la voie publique, dans la paroisse de Saint-Paul, qui a été enlevé par l'eau d'un fossé d'égouttement du chemin d'embranchement de Pembina, et au sujet duquel M. Skead a fait rapport le 25 mars dernier, l'honorable ministre intérimaire vous autorise de le remplacer par un autre d'un coût n'excédant pas $300.

Vous voudrez bien vous rappeler les instructions verbales que je vous ai données à ce sujet avant mon départ de Winnipeg.

Bien à vous, C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A M. M. J. HANEY, Lac Déception, *via* Winnipeg, Manitoba.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ, BUREAU DU GREFFIER, 1er juin 1881.

MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 12 avril dernier, je suis de nouveau chargé par le conseil de vous faire voir la nécessité de construire un pont pour relier la voie publique, ainsi que mentionné dans ma lettre du 7 mars dernier. La circulation est interrompue, et l'on éprouve de grands inconvénients par suite du retard que votre département apporte au règlement de cette question. Vous obligeriez beaucoup le conseil en lui laissant savoir de suite ce que vous avez l'intention de faire.

J'ai l'honneur d'être, etc., J. MACDOUGALL, greffier.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 11 avril 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer que, relativement à la reconstruction du pont d'un fossé d'égouttement sur le chemin de fer d'embranchement de Pembina, dans la paroisse de Saint-André, que l'eau avait enlevé, et au sujet duquel ce département vous écrivait le 12 octobre dernier, il a été reçu une lettre du surintendant de division du chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg, énonçant que ce pont a été reconstruit au mois de juin 1881.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. J. MACDOUGALL, greffier, Saint-André, Manitoba.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ,
BUREAU DU GREFFIER, FORT-GARRY, EN BAS, 11 mai 1882.

MONSIEUR,—Je vois par votre lettre du 11 du mois dernier, à l'égard du pont d'un fossé d'égouttement sur l'embranchement de Pembina, du chemin de fer canadien du Pacifique, que vous ne m'avez pas compris. Je ne demande pas de reconstruire le pont, mais de le construire, car il ne l'a jamais été encore.

Le pont dont il s'agit dans ma correspondance avec le département doit être jeté sur le fossé d'égouttement de l'embranchement de Pembina aboutissant à la rivière Rouge, vis-à-vis le poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, à Fort-Garry, en bas.

Le surintendant de Winnipeg doit parler d'un pont situé à un autre endroit. Celui dont il est question dans mes lettres doit être jeté à l'endroit où le drain traverse le grand chemin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, etc.,
J. MACDOUGALL, greffier.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DU GOUVERNEMENT, WINNIPEG, 23 juin 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport à l'égard de votre lettre du 28 du mois dernier.

J'ai soigneusement examiné le fossé d'égouttement de l'embranchement de Pembina jusque vis-à-vis le fort de pierre, et n'ai pas vu de pont depuis le chemin de fer jusqu'à la rivière Rouge. A cet endroit le drain traverse, vis-à-vis le fort de pierre, le grand chemin entre Saint-Boniface et Selkirk, et il faudra un pont d'au moins 60 pieds

Je n'ai rien découvert qui indique que M. Haney ait jamais construit un pont dans ce voisinage.

Bien à vous,
JAMES A. DICKEY.

A M. C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ,
BUREAU DU GREFFIER, FORT-GARRY, EN BAS, 13 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer à ma lettre du 7 mars 1881 et à votre réponse du 12 avril de la même année, au sujet du pont qui doit être jeté sur le fossé d'égouttement de la voie, sur l'embranchement de Pembina, chemin de fer canadien du Pacifique, lequel traverse le grand chemin dans Saint-André.

Le conseil me charge de presser de nouveau votre département de régler cette question sans délai, le pont temporaire ne pouvant servir plus longtemps.

Le conseil s'est adressé à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, mais l'avocat de cette compagnie est d'opinion que le gouvernement est seul responsable.

Votre obéissant serviteur,
J. MACDOUGALL, greffier.

Au secrétaire des chemins de fer et canaux.

WINNIPEG, MAN., 5 septembre 1882.

CHER MONSIEUR,—Le pont de grand chemin sur la coulée dans la paroisse de Saint-André, dont vous parlez dans votre lettre du 1er septembre, a été construit en juin 1881.

Bien à vous,
M. J. HANEY.

A M. C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 octobre 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre intérimaire de vous informer que le gouvernement ne peut donner suite à la demande faite par vos lettres du 7 mars 1881 et du 13 juillet 1882, au nom de la municipalité de Saint-André, au sujet du pont du fossé d'égouttement de chemin d'embranchement de Pembina, du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. J. MACDOUGALL, greffier, Saint-André.

MONTRÉAL, 23 octobre 1883.

MONSIEUR,--Au cours du mois d'avril dernier, vous avez transmis au secrétaire de notre compagnie une correspondance entre votre département et le greffier de la municipalité de Saint-André, au sujet de la construction d'un pont sur un certain drain sur le chemin d'embranchement de Pembina.

J'ai fait prendre des renseignements à ce sujet et je vous transmets sous ce pli la copie d'un rapport de notre avocat, alléguant que la compagnie n'a pas à s'occuper de cette question.

Je vous renvoie tous les documents sur le sujet, et

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
W. C. VAN HORNE, administrateur général.

A M. A. P. BRADLEY, chemins de fer et canaux.

WINNIPEG, 18 octobre 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 16 courant au sujet du pont d'un fossé d'égouttement situé à Saint-André. On a fait erreur, il me semble, en disant que cette question m'avait déjà été soumise. Je ne crois pas avoir eu à m'occuper d'autre chose que des passages à niveau, sur l'embranchement de Pembina. Dans le cas actuel le gouvernement a construit un fossé d'écoulement, depuis l'embranchement de Pembina jusqu'à la rivière Rouge, qui traverse la municipalité de Kildonan et coupe le grand chemin entre Selkirk et Saint-Boniface, et n'a pas jeté le pont sur le drain afin de relier la voie publique. M. Bradley, le secrétaire du département des chemins de fer et canaux, m'a soumis cette question dans les termes suivants : *C'est une affaire du ressort de votre compagnie.*

Je dois avouer qu'il ne me paraît pas du tout à propos que la compagnie se charge de construire ce pont, car si elle le faisait, advenant le cas où il serait détruit, on pourrait lui demander de le reconstruire. Les municipalités doivent voir à l'entretien des chemins publics, et je suis certain qu'il est impossible d'obliger la compagnie à construire le pont en question. Je ne puis dire jusqu'à quel point le gouvernement est responsable à ce sujet, ne connaissant pas tous les faits ; et je ne connais pas non plus l'étendue des arrangements faits par le gouvernement et la compagnie touchant l'acceptation par cette dernière d'aucune des responsabilités du gouvernement relativement à l'embranchement de Pembina. L'embranchement de Pembina ne doit être remis à la compagnie qu'après l'achèvement des sections de l'Est et du Centre, et j'apprends que le gouvernement a terminé le pont à Domion-City après que la compagnie eut commencé l'exploitation de cet embranchement. Pourquoi, s'il y est tenu, le gouvernement ne jetterait-il pas un pont sur ce fossé d'égouttement ?

Je vous renvoie à la lettre de M. Rowan, en date du 21 juin 1880, laquelle expose que ce dernier a donné des ordres pour la construction du pont, ainsi qu'à une lettre de M. Bradley, datée du 12 octobre 1882, où il est dit qu'on ne peut donner suite à la demande de la municipalité de Saint-André. Il semblerait donc y avoir des doutes au sujet de la responsabilité du gouvernement envers la municipalité. J'attire aussi votre attention sur les documents relatifs à un pont dans la paroisse de Saint-Paul. (*Voir* la lettre de M. Schreiber, en date du mois de mai 1881.)

Bien à vous, J. A. M. AIKENS.

A M. J. M. EGAN, surintendant général à Winnipeg.

NUMÉRO SEPT.

(1) CORRESPONDANCE RELATIVE AU TRANSFERT ET À L'EXPLOITATION DE LA SECTION DE LA BAIE-DU-TONNERRE, DE PORT-ARTHUR AU PORTAGE-DU-RAT, A LA COMPAGNIE DUCHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 17 mai 1883.

MONSIEUR,—Relativement aux négociations qui ont eu lieu dernièrement au sujet de la prise de possession par cette compagnie de l'embranchement de la Baie-du-Tonnerre, du Portage-du-Rat à Prince-Arthur's-Landing, je suis chargé par les directeurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de vous dire que tout en étant prêts à recevoir cette partie du chemin de fer ainsi qu'à l'équiper et à l'exploiter, ils n'ont pas encore eu le temps d'examiner jusqu'à quel point elle était achevée, ou si son état se trouvait conforme aux conditions prescrites par le contrat entre le gouvernement et la compagnie. Aussi, pour prévenir tout malentendu à ce sujet par la suite, je dois déclarer, au nom de la compagnie, qu'en prenant possession de cette section, cette dernière se réserve expressément le droit de la faire compléter à tous égards en conformité du contrat, et comme si elle ne l'exploitait pas déjà.

Je suis de plus chargé de déclarer que la compagnie a raison de croire que toutes les objections contenues dans sa lettre au département des chemins de fer et canaux, en date du 2 février 1882, au sujet de la ligne entre Telford et le Portage-du-Rat, s'appliquent également à cette section. Outre ce qui a été suggéré dans cette lettre, et sans renoncer à aucun des droits de la compagnie à l'égard de ce qui n'y est pas énoncé, je mentionnerai diverses constructions sur chevalets, traversant des étendues d'eau, qui, dans l'opinion de la compagnie, auraient besoin d'être remplies, en tout ou en partie. J'ajouterai qu'on devra renouveler la charpente de différents ponts qui s'est détériorée depuis qu'on l'a construite.

Sans entrer dans d'autres détails qui font croire à la compagnie que les travaux ne sont pas finis, je me contenterai de répéter, qu'en prenant possession de cette partie du chemin de fer, cette dernière se réserve non seulement les droits à l'égard des matières mentionnés dans la présente et dans ses lettres précédentes, mais encore de toutes autres matières se rattachant à cette section qu'elle aurait pu, en vertu de son contrat, faire régler, si elle eût attendu l'entier achèvement des travaux pour en prendre possession.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 3 juillet 1883.

MONSIEUR,—En présence de la grande importance qu'il y avait pour le pays de livrer à la circulation à une date prochaine, la ligne de Fort-William à Winnipeg, la compagnie a fait, au commencement de mai, un arrangement avec l'honorable ministre des chemins de fer, en vertu duquel elle devait prendre possession de la section encore inachevée, entre le Portage-du-Rat et Fort-William, avec l'entente qu'elle ferait terminer les travaux, et que le gouvernement les paierait.

Comme il fallait agir immédiatement on ne s'entendit point sur les détails, sauf que la compagnie devait faire terminer les travaux mentionnés dans le contrat de MM. Manning, McDonald, McLaren et compagnie, aux prix d'entreprise, moins les 15 pour 100 qui avaient été accordés aux entrepreneurs pour travaux préliminaires. Ces travaux étaient tous compris dans le contrat désigné sous le chiffre 42.

Les autres sections désignées comme contrats 41, 25 et 13, étaient également inachevées. Il restait encore à faire un montant considérable de ballastage et de remplage sur chacune d'elles. Dans les deux dernières, où les lisses ont été posées il

y a six ou huit ans, il faudra renouveler prochainement toutes les structures en bois et une grande partie des traverses.

Les voies d'évitement, à plusieurs stations entre le Portage-du-Rat et Fort-William, étaient incomplètes; à certains endroits il n'y en avait pas du tout. Aux deux points de rencontre de la ligne, il fallait construire une voie de service de 9,600, pieds et une autre conduisant à la remise aux locomotives.

Le service d'eau qui convenait aux fins de construction n'est pas suffisant pour l'exploitation régulière de la ligne, et il faudra 20 réservoirs à l'épreuve de la gelée.

Il n'avait pas été construit de gares, sauf une au Portage-du-Rat. Le gouvernement en avait donné 6 à l'entreprise, mais il en fallait encore 25. Pendant la construction de la ligne on a érigé un certain nombre de maisons, faites de troncs d'arbres, pour l'usage des ingénieurs, mais la compagnie ne les croit pas propres à servir de gares, mais bien de baraques. Si on s'en sert comme gares, il faudra 27 autres baraques. Il faut aussi deux remises à locomotives et deux plaques tournantes.

A part les travaux ordinaires de construction, il faudra un montant considérable de travail pour remplacer les traverses et enlever les lisses recourbées de la ligne principale et les reposer sur les voies d'évitement, et pour d'autres travaux de même nature.

Lorsque cette compagnie a pris possession, en 1881, de la ligne entre Selkirk et le lac Labrosse, il restait encore à faire une grande partie du ballastage, et il fut convenu que la compagnie le ferait terminer pour le gouvernement à un prix déterminé. Le gouvernement n'a encore rien payé sur ce compte.

La section entre le lac Travers et le Portage-du-Rat a été remise à la compagnie en 1882, et il n'y avait alors aucunes gares ou baraques, sauf un certain nombre de chantiers à l'usage des ingénieurs, qui peuvent être utilisés pour cette dernière fin. On a besoin sur cette section de cinq gares.

Il est donc évident qu'il s'élèvera plusieurs questions difficiles et embarrassantes au sujet de l'achèvement définitif de ce chemin de fer, et pour les éviter ainsi que pour assurer l'achèvement de la ligne et des bâtiments, conformément aux types adoptés par la compagnie, lesquels diffèrent, dans la plupart des cas, de ceux du gouvernement, la compagnie désire proposer de décharger le gouvernement de toute la construction, moyennant le paiement d'une somme ronde.

Eu conséquence j'ai l'honneur de vous soumettre la proposition suivante: La compagnie se chargera, moyennant la somme de $940,000, de terminer sur un pied de première classe toute la ligne à partir de Selkirk jusqu'à Fort-William; de construire toutes les voies d'évitement, gares, baraques, remises à locomotives et toutes les autres structures ordinaires et indispensables, ainsi que de renouveler les traverses et les ponts, et exécuter tous les autres travaux nécessaires, pourvu que le gouvernement achève les six gares actuellement à l'entreprise, fournisse les rails et attaches dont on a besoin (et que l'on a déjà en mains) pour l'achèvement des voies d'évitement d'une longueur de 1,600 pieds aux stations, et de 9,600 aux deux points de rencontre de la ligne, ainsi que des voies de 700 pieds pour conduire à la remise à locomotives dans chacun de ces endroits, et pourvu de plus que la compagnie puisse se servir du type qui lui est propre dans les endroits ou il en a été adopté un, et disposera toutes les stations, les bâtiments, etc., suivant qu'elle le jugera préférable pour l'exploitation convenable du chemin de fer.

La compagnie prendra aussi toutes les traverses, ou bois, ainsi que tous les autres matériaux disponibles dont elle pourra avoir besoin pour compléter la ligne, et les paiera au gouvernement le prix qu'ils auront coûté. Elle prendra de même et paiera au prix raisonnable du marché les rails et attaches restant après l'achèvement des voies d'évitement, ainsi que mentionné ci-dessus.

A ce propos j'attirerai votre attention sur le fait que, bien que la ligne entre la Baie-du-Tonnerre et Winnipeg doit pendant plusieurs années n'avoir qu'un trafic local peu considérable, elle devra cependant servir à faire la concurrence aux autres lignes pour le trafic d'entier parcours, et par conséquent les convois devront circuler avec une vitesse raisonnable. Le chemin de même que les facilités offertes au commerce, devront nécessairement être bien supérieurs à ce qu'il faudrait pour une ligne pure-

ment locale, et quoique la somme mentionnée plus haut soit, à ce que l'on pense, bien inférieure à celle que le gouvernement devrait débourser pour achever la ligne, en conformité de la lettre du contrat avec la compagnie, cette dernière devra dépenser un montant additionnel très considérable pour renforcer les points dangereux, offrir plus de facilités, et généralement rendre la ligne propre au trafic qu'elle devra faire.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE.

P. S.—La lettre qui précède m'ayant été renvoyée afin que je puisse en expliquer certains passages, je dois dire que la somme de $940,000 y mentionnée ne comprend pas les 15 pour 100 déduits des travaux de terrassement du contrat 42. Si cet item doit en faire partie, l'on devrait ajouter le montant représentant ces 15 pour 100 à la somme mentionnée ci-dessous, ce qui la porterait à $981,200. Je dois aussi ajouter que la compagnie consentira à déduire $13,643, représentant la valeur des travaux temporaires sur chevalets sur le contrat 42, où il n'a pas été fait de remplage.

W. C. VAN HORNE, administrateur général.

A l'hon. J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 4 juillet 1883.

MONSIEUR,—La lettre de M. Van Horne, en date du 3 courant, proposant au nom de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de compléter les travaux des contrats A et B, le ballastage du contrat 14 ; de renouveler les ponts, les traverses, etc., sur la section du chemin entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière des Anglais ; de construire les gares, remises à locomotives, baraques des cantonniers et établir le service d'eau, en un mot, de faire tout ce qui est nécessaire pour parachever le chemin et le rendre propre au service, moyennant le paiement d'une somme de ($940,000) neuf cent quarante mille piastres, m'ayant été renvoyée, j'ai l'honneur de faire rapport qu'en ajoutant à cette somme de $940,000 les 15 pour 100 mentionnés par M. Van Horne pour le terrassement, représentant un montant de $41,200, l'estimation du prix des travaux faite par ce dernier se trouvera portée au chiffre de $981,200.

J'ai examiné ces travaux avec soin, et mon estimation s'est élevée à $979,000, ou pratiquement au même chiffre que la sienne. Je recommande en conséquence qu'on accepte l'estimation de $981,200, qui, dans mon opinion, est juste et raisonnable.

Sur ce montant, si je le comprends bien, on devra déduire certains items mentionnés dans l'arrêté du conseil à ce sujet, du 30 avril 1883.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

(*Mémoire.*) OTTAWA, 5 juillet 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'à la date du 3 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis une proposition à l'effet de terminer les derniers travaux qui restaient à faire sur la ligne entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing sur la partie du chemin entre Selkirk et Telford qui lui a été transportée par l'arrêté du conseil du 9 avril 1881, ainsi que sur celle entre Telford et le Portage-du-Rat, qui lui a été également transportée par l'arrêté du conseil du 12 janvier 1882.

Qu'un arrêté du conseil en date du 30 avril dernier a sanctionné un arrangement par lequel les entrepreneurs de la section B pourraient remettre à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique les travaux qui lui restaient à exécuter, ainsi que l'exploitation du chemin de fer à l'est de Prince-Arthur's-Landing, alors sous leur contrôle, afin d'éviter ainsi les difficultés et les dangers qu'entraînerait la circulation des convois de construction et des voyageurs sous un double contrôle. En conséquence, depuis le 10 mai dernier la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dirige ce trafic.

Que la compagnie propose maintenant de parachever la ligne en construisant les bâtiments nécessaires aux stations et en établissant le service d'eau, ce que le gouvernement est obligé de faire en vertu du septième article du contrat fait avec la compagnie ; de plus, de remplacer les ponts et les traverses sur la ligne entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière aux Anglais, de faire le ballastage et construire des remises à locomotives, etc., suivant qu'il pourra être nécessaire pour achever la voie et la rendre propre au service. Elle se charge de faire ces travaux moyennant le paiement d'une somme de neuf cent vingt-six mille piastres ($926,000), et l'ingénieur en chef a fait rapport, le 5 courant, que ce montant lui paraissait juste et raisonnable et se rapprochait beaucoup de celui de sa propre estimation de la valeur des travaux restant à faire.

Qu'en vertu du contrat, la section B doit être terminée le premier du présent mois, et comme c'est le plus long terme accordé pour l'achèvement des travaux de la ligne entre le Portage-du-Rat et Prince-Arthur's-Landing, il s'ensuit que la compagnie a maintenant le droit de réclamer du gouvernement toute cette partie du chemin. A ce point de vue et en tenant compte de l'impossibilité d'exploiter la ligne et d'exécuter en même temps les travaux de construction, s'il n'y a unité de direction, l'ingénieur en chef conseille d'accepter l'offre faite par la compagnie.

Le soussigné, considérant les faits et les circonstances ainsi que les retards dommageables et les difficultés qu'entraînerait l'adoption de toute autre ligne de conduite, recommande que, dans l'intérêt public pouvoir soit donné d'accepter l'offre actuellement faite par la compagnie à condition que les travaux soient accomplis à tous égards de manière à satisfaire entièrement l'ingénieur en chef, et qu'ils soient payés suivant la proportion que ce dernier fixera de temps à autre par un certificat à cet effet.

Le tout respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 9 *juillet* 1883.

Vu le mémoire, en date du 5 juillet 1883, de l'honorable ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, représentant qu'à la date du 3 juillet courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis une proposition à l'effet de terminer les divers travaux qui restaient à faire sur la ligne entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing, sur la partie du chemin entre Selkirk et Telford qui lui a été transportée par l'arrêté du conseil du 9 avril 1881, ainsi que sur celle entre Telford et le Portage-du-Rat, qui lui a été également transportée par l'arrêté du conseil du 12 janvier 1882.

Le ministre représente de plus qu'un arrêté du conseil en date du 30 avril dernier, a sanctionné un arrangement par lequel les entrepreneurs de la section B, entre Kéwatin (située à une petite distance à l'ouest du Portage-du-Rat) et la rivière de l'Aigle, pouvaient remettre à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique les travaux restant encore à faire ainsi que l'exploitation du chemin de fer à l'est de Prince-Arthur's-Landing, alors sous leur contrôle, afin d'éviter ainsi les difficultés et les dangers qu'entraînerait la circulation des convois de construction et des voyageurs sous un double contrôle. En conséquence la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dirige ce trafic depuis le 10 mai dernier.

Le ministre expose aussi que la compagnie propose maintenant de parachever la ligne en construisant les bâtiments nécessaires aux stations et en établissant un service d'eau, ce que le gouvernement est obligé de faire en vertu du septième article du contrat passé avec la compagnie ; de plus, de remplacer les ponts et les traverses sur la ligne entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière des Anglais, de faire le ballastage et construire des remises à locomotives, etc., suivant qu'il pourra être nécessaire pour achever la voie et la rendre propre au service. Elle se charge de faire ces travaux moyennant le paiement d'une somme de neuf cent vingt-six mille piastres ($926,000), et l'ingénieur en chef a fait rapport, le 4 courant, que ce montant lui paraissait juste et raisonnable et se rapprochait beaucoup de celui de sa propre estimation de la valeur des travaux restant à faire ; qu'en vertu du contrat la section B,

entre la rivière de l'Angle et Kéwatin, devrait être terminée le premier du présent mois, et comme c'est le plus long terme accordé pour l'achèvement des travaux de construction de la ligne, entre le Portage-du-Rat et Prince-Arthur's-Landing, il s'ensuit que la compagnie a maintenant le droit de réclamer du gouvernement toute cette partie du chemin. A ce point de vue et en tenant compte de l'impossibilité d'exploiter la ligne et d'exécuter en même temps les travaux de construction s'il n'y a unité de direction, l'ingénieur en chef conseille d'accepter l'offre faite par la compagnie.

Le ministre, considérant les faits et les circonstances ainsi que les retards dommageables et les difficultés qu'entraînerait l'adoption de toute autre ligne de conduite, recommande que dans l'intérêt public pouvoir soit donné d'accepter l'offre actuellement faite par la compagnie à condition que les travaux soient accomplis à tous égards de manière à satisfaire entièrement l'ingénieur en chef, et qu'ils soient payés suivant la proportion que ce dernier fixera de temps à autre par un certificat à cet effet.

Le comité adhère au rapport et aux recommandations ci-dessus du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Estimation n° 1.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 7 juillet 1883.

Nature des travaux, travaux d'achèvement, nivellement, ballastage, stations, service d'eau, renouvellements, etc.—Endroit où ces travaux ont été faits, de Prince-Arthur's-Landing à Selkirk.—Nom des entrepreneurs. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.—Date du contrat, juillet.

Devis estimatif des travaux faits et des matériaux livrés depuis le commencement des opérations, en vertu de cette entreprise, jusqu'au 7 juillet 1883.

Les travaux compris dans cette estimation ont été exécutés avec l'autorisation du département des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat sous le numéro et la date ci-dessus mentionnés, ainsi qu'en vertu d'un arrêté du conseil.

Valeur totale des travaux accomplis et des matérieux livrés, le 7 juillet 1883	$150,000
Total	$150,000

Le montant total qu'on est autorisé à payer pour l'achèvement des travaux entre Prince-Arthur's-Landing et Selkirk s'élève à $926,000 ; cette somme doit être payée au fur et à mesure que les travaux progresseront suivant que fixé par le certificat de l'ingénieur en chef.

Le montant actuellement dû pour les travaux accomplis et les matériaux livrés, y compris les traverses, le bois, etc.

Ce qui précède est une estimation exacte. Montant total maintenant certifié sur ce contrat, $150,000. Tous les paiements antérieurs devront être déduits.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL,
MONTRÉAL, 11 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai fait examiner avec soin le matériel roulant appartenant au gouvernement sur la ligne entre Fort-William et le Portage-du-Rat. Vous désirez, si je comprends bien, que la compagnie l'achète ce qu'il vaut.

Ce matériel, dont une partie existe depuis très longtemps, a fait un dur service pendant la construction de la ligne. Il se compose de huit différentes sortes de locomotives ainsi que de plusieurs espèces de wagons-plateformes. Cet équipement est sous tous les rapports d'un type différent de ceux que la compagnie a adoptés ; pour

cette raison et puisqu'il est de nature variée, il a beaucoup moins de valeur pour la compagnie.

Les wagons-plateformes ont une capacité de dix à douze tonnes, et quatre des locomotives sont hors de service. Les locomotives construites d'après les types adoptés par la compagnie peuvent être obtenues aujourd'hui pour $8,000 chacune, et les wagons plats de vingt tonnes pour $425 ; en conséquence l'offre suivante que je vous fais au nom de la compagnie me paraît être très libérale :

Pour tous les wagons à fret	$ 217	chaque.
" 2 wagons à voyageurs	2,000	"
" 1 wagon à bagage	1,000	"
" 6 locomotives	5,600	"
" 1 locomotive	5,400	"
" 2 locomotives	5,200	"
" 2 locomotives	4,900	"
" 1 locomotive	4,600	"
" 3 locomotives	4,100	"
" 4 locomotives	1,700	"

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE, administrateur général.

A l'honorable J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 19 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous envoyer la copie ci-incluse d'un arrêté du conseil daté le 9 de ce mois acceptant l'offre contenue dans votre recommandation de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de terminer le chemin depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Selkirk, pour $926,000.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef, C. C. P.

OTTAWA, 9 août 1883.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli, pour votre information, l'arrêté du conseil passé le 9 du mois dernier et en vertu duquel est acceptée l'offre faite à la date du 3 du même mois, par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de terminer les différents travaux restant à exécuter sur la ligne entre Selkirk-Range et Prince-Arthur's-Landing.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C. C. P.

Embranchement de la baie du Tonnerre.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 18 septembre 1883.

MONSIEUR,—Votre lettre du 7 de ce mois, adressée au secrétaire et relative au commissaire de police du district compris entre la baie du Tonnerre et Winnipeg, m'a été déférée. Puis-je vous demander d'avoir la bonté de me dire le nom de la personne qui remplit présentement ce poste ?

Bien à vous, W. C. VAN HORNE, gér. gén.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

MONTRÉAL, 27 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander un nouveau paiement pour des travaux exécutés sur la partie du chemin de fer comprise entre le Portage-du-Rat et la baie du Tonnerre, ainsi que convenu.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 28 septembre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier, je dois vous dire qu'il a été émis un certificat pour le paiement d'une autre somme de $136,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour des travaux exécutés sur la partie de la ligne comprise entre le Portage du-Rat et la baie du Tonnerre.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.F.

OTTAWA, 28 septembre 1883.

MONSIEUR,—Relativement à votre certificat en faveur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour $136,000, je vous demanderai de vouloir bien me faire tenir une copie de la convention faite entre votre département et la dite compagnie pour terminer les travaux, etc., etc., entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière Rouge.

L'arrêté du conseil dont vous parlez n'est pas parvenu à ce bureau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, auditeur général,

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 1er octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 du mois dernier m'informant qu'un certificat a été émis pour le paiement à cette compagnie d'une autre somme de $136,000 pour des travaux exécutés sur la partie de la ligne comprise entre le Portage-du-Rat et la baie du Tonnerre.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

OTTAWA, 2 octobre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 28 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, copie de la communication datée le 3 juillet 1883, du directeur général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et contenant certaines propositions au sujet de l'achèvement de ce chemin entre Fort-William et le Portage-du-Rat. J'apprends que vous êtes déjà en possession d'une copie de l'arrêté du conseil relatif à cette question.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

J. L. McDOUGALL, auditeur général.

OTTAWA, 4 octobre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 18 du mois dernier, j'ai reçu instruction de vous informer que le commissaire de police actuel du district compris entre la baie du Tonnerre et Winnipeg, est M. John McDonald, dont les appointements sont de $100 par mois. Voici les noms, appointements et stations des constables employés à ce service :

1.	Grant Murdoch, division de Prince-Arthur's-Landing et Népigon.	$50 00
2.	R P. Donkin, Kéwatin..	50 00
3.	Patrick O'Keefe, "	50 00
4.	Donald McLennan, division de Prince-Arthur et Népigon..........	50 00

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

W. C. VAN HORNE, directeur général, C.C.P.

OTTAWA, 4 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai examiné la demande de $136,000 faite en faveur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour travaux exécutés entre Prince-Arthur's-Landing et Selkirk.

J'aimerais avoir un état qui indiquerait que les travaux restant à faire sur la ligne coûteraient au moins $926,000. Il est important, je crois, d'avoir ce renseignement, car l'entreprise a été donnée sans soumissions préalables.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, auditeur général.

T. TRUDEAU, député du ministre des chemins de fer et canaux.

Détail estimatif n° 2.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 27 septembre 1883.

Devis des ouvrages, travaux d'achèvement, de régalage, des stations, de ballastage, de renouvellements, etc. Localité des travaux, de Prince-Arthur's-Landing à Selkirk. Nom des entrepreneurs, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Date de l'arrêté du conseil, juillet 1883.

Evaluation mensuelle des travaux exécutés et des matériaux livrés, depuis le commencement des opérations en vertu de ce contrat jusqu'au 27 septembre 1883.

Les travaux dont voici le détail estimatif sont exécutés sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat numéroté et daté comme susdit, ainsi qu'en vertu d'un arrêté du conseil.

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 27 septembre 1883	$286,000
Total	$286,000

Le crédit total voté pour terminer les travaux, renouvellements, etc., entre Prince-Arthur's-Landing et Selkirk, est de $926,000, à être payé de temps à autre, selon que fixé par le certificat de l'ingénieur en chef.

La somme maintenant payable est pour travaux exécutés et matériaux livrés, y compris remise à locomotive, ballastage, terrassement, service de l'eau, traverses, bois de construction, etc.

Ce qui précède est une évaluation exacte faite par moi.

Somme totale maintenant certifiée sur ce contrat, $286,000. A déduire, tous les paiements antérieurs.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

MONTRÉAL, 18 octobre 1883.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 6 de ce mois adressée à M. Van Horne, au sujet de constables sur la section de la baie du Tonnerre, j'ai l'honneur de vous informer que des mesures ont été prises pour établir à l'est de Portage-du-Rat tous les constables qu'il faudra, et que la compagnie n'a pas besoin des officiers à l'emploi du gouvernement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire.

(*Mémoire.*) OTTAWA, 2 novembre 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter que, en vertu de différents arrêtés du conseil, certaines sections des actes concernant le maintien de la paix ont été mises à effet sur le chemin de fer du Pacifique, entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing (maintenant Port-Arthur), et des commissaires ont été nommés pour veiller à leur exécution.

Que, par suite de l'achèvement des travaux le besoin de la mise de ces actes à effet n'existant plus, les districts compris entre Selkirk et Portage-du-Rat et dans les limites de la ville même de Portage-du-Rat, ont été déclarés, par arrêtés du conseil, n'être plus sujets aux actes en question, laissant la ligne entre Portage-du-Rat et Port-Arthur encore sujette aux dits actes.

Qu'à la date du 6 du mois dernier la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a donné avis au département qu'elle n'a plus besoin des services du commissaire.

En conséquence, le soussigné recommande que l'acte du parlement du Canada 32-33 Vict., chap. 24, intitulé : " Acte concernant le maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics," et l'acte 32 Vict., chap. 28, intitulé : " Acte pour amender l'acte plus effectif de la paix dans le voisinage des travaux publics," soient, conformément aux dispositions des dits actes, déclarés par proclamation n'être plus longtemps en vigueur sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, non plus qu'à au moins dix milles de chaque côté du chemin entre Portage-du Rat et Port-Arthur ; de plus, que les services de M. John McDonald n'étant plus requis, soient discontinués.

Respectueusement soumis,
J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 5 *novembre* 1883.

Vu un mémoire, daté le 2 novembre 1883, de l'honorable ministre intérimaire des chemins de fer et canaux exposant que, en vertu de différents arrêtés du conseil, certaines sections des actes concernant le maintien de la paix, ont été mises à effet sur le chemin de fer canadien du Pacifique, entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing (maintenant Port-Arthur), et des commissaires ont été nommés pour veiller à leur exécution.

Le ministre représente que, par suite de l'achèvement des travaux le besoin de la mise de ces actes à effet n'existant plus, les districts compris entre Selkirk et Portage-du-Rat et dans les limites de la ville même du Portage-du-Rat, ont été déclarés, par arrêtés du conseil, n'être plus sujets aux actes en question, laissant la ligne entre Portage-du-Rat et Port-Arthur encore sujette aux dits actes.

Qu'à la date du 6 du mois dernier la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a donné avis au département qu'elle n'a plus besoin des services du commissaire.

En conséquence, le ministre recommande que l'acte du parlement du Canada 32-33 Vict., chap. 24, intitulé " Acte concernant le maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics," et l'acte 33 Vict, chap. 28, intitulé " Acte pour amender l'acte concernant le maintien plus effectif de la paix dans le voisinage des travaux publics," soient, conformément aux dispositions des dits actes, déclarés par proclamation n'être plus longtemps en vigueur sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, non plus qu'à au moins dix milles de chaque côté du chemin entre Portage-du-Rat et Port-Arthur ; de plus, que les services de M. John McDonald n'étant plus requis, soient discontinués.

Le comité soumet les recommandations qui précèdent à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 13 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu du ministre intérimaire de ce département, instruction de vous informer qu'à la date du 5 de ce mois il a été passé un arrêté du conseil autorisant le retrait de la section du chemin de fer canadien du Pacifique comprise entre Prince-Arthur's-Landing et Portage-du-Rat, de l'opération des actes concernant le maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics.

Par suite, vos services comme commissaire n'étant plus requis, le dit arrêté autorise leur discontinuation. En conséquence, je dois vous informer qu'ils cesseront à la fin du présent mois.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

M. JOHN MCDONALD.

OTTAWA, 14 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu du secrétariat d'Etat un arrêté du conseil, du 5 du présent mois, autorisant une proclamation à l'effet de soustraire à l'opération des actes 32-33 Vict., chap. 24, et 33 Vict., chap. 28, le territoire compris entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing.

Je vois par l'arrêté du conseil que les services de M. McDonald doivent être discontinués. Je pense bien qu'un avis à cet effet va lui être transmis ou par votre département ou par celui du secrétaire d'Etat.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

(2.) CORRESPONDANCE RELATIVE A LA PRISE DE POSSESSION ET A L'ÉVALUATION DU MATÉRIEL ROULANT DE LA SECTION DE LA BAIE DU TONNERRE.

OTTAWA, 19 juillet 1883.

MONSIEUR,—Comme vous avez été nommé par le gouvernement et par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour évaluer le matériel roulant du gouvernement (excepté les locomotives) à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing, le département aimerait savoir quand vous vous proposez de partir.

M. Stronach, l'inspecteur officiel du matériel roulant, à Winnipeg, est averti de votre visite et a reçu instruction d'aller avec vous et de vous donner les renseignements dont vous pourriez avoir besoin.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

JAMES CROSSEN, Cobourg, Ontario.

COBOURG, ONT., 27 juillet 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 19 de ce mois; bien des remerciements. J'ai été absent huit ou dix jours, et je ne fais qu'arriver. Je vais faire tout mon possible pour partir dans une quinzaine de jours pour aller évaluer le matériel roulant (excepté les locomotives) appartenant au gouvernement, à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing.

Je vous le laisserai savoir définitivement deux ou trois jours avant de partir.

Respectueusement à vous,

JAMES CROSSEN.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemin de fer et canaux.

OTTAWA, 9 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que votre nomination comme estimateur des locomotives appartenant au gouvernement et employées par MM. Manning, MacDonald et Cie, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique couverte par leur contrat n° 41, a été décidée par le gouvernement et par la compagnie qui doit acheter le matériel roulant.

Je dois vous prier de me dire si vous êtes prêt à entreprendre la mission qui vous est confiée, et vous suggérer, si vous êtes prêt, de partir pour l'ouest en compagnie de M. Crossen, estimateur des wagons.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

P. CLARKE, surintendant-mécanicien, chemin de fer Northern, Toronto.

CHEMIN DE FER NORTHERN ET NORTH-WESTERN,
DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS, TORONTO, 10 août 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu aujourd'hui votre lettre du 9 de ce mois, et j'ai répondu de suite par le télégraphe, comme suit :

"Lettre reçue, j'accepte la nomination, et je partirai pour l'ouest avec M. Crossen quand on me le dira. Veuillez m'avertir."

Si possible, vous voudrez bien m'avertir un jour ou deux avant celui où je devrai partir, et vous m'obligerez.

Bien à vous,

P. CLARKE.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 11 août 1883.

Mettez-vous en communication avec James Crossen, Cobourg, et partez avec lui le plus tôt possible pour aller évaluer le matériel roulant. Ecrivez-moi quand vous partirez.

A. P. BRADLEY.

P. CLARKE, surintendant-mécanicien, chemin de fer Northern, Toronto.

OTTAWA, 11 août 1883.

Mettez-vous en communication avec P. Clarke, surintendant-mécanicien, chemin de fer Northern, Toronto, et partez avec lui le plus tôt possible pour aller évaluer le matériel roulant. Ecrivez-moi quand vous partirez.

A. P. BRADLEY.

JAMES CROSSEN, Cobourg.

ATELIERS DE WAGONS DE CHEMIN DE FER,
COBOURG, ONT., 14 août 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre télégramme "Mettez-vous en communication avec P. Clarke, surintendant-mécanicien, chemin de fer Northern, Toronto, et partez avec lui le plus tôt possible pour aller évaluer le matériel roulant. Ecrivez-moi quand vous partirez."

Je fais en ce moment mes préparatifs et je suis en communication avec M. Clarke pour essayer de partir la semaine prochaine. Je vous écrirai deux ou trois jours avant mon départ.

Respectueusement à vous,

JAMES CROSSEN.

A. P. BRADLEY, secrétaire.

OTTAWA, 14 août 1883.

Clarke a accepté la charge d'estimateur, et il a été prié de s'entendre avec Crossen, afin qu ils puissent partir ensemble.

J. H. POPE.

W. C. VAN HORNE, Montréal.

Par télégraphe de Toronto.

A A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux, 18 août 1883.

M. Crossen et moi vous proposons de partir par le S.S. *Campana* jeudi prochain.

P. CLARKE.

ATELIERS DE WAGONS DE CHEMIN DE FER,
COBOURG, ONT., 18 août 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai terminé mes arrangements avec M. Van Horne et M. Peter Clarke pour partir jeudi matin pour Prince-Arthur's-Landing, *viâ* Toronto et Collingwood. M. Van Horne a donné des ordres pour qu'un wagon nous attende là vendredi matin, et il a promis de notifier M. Stronach, l'inspecteur du gouvernement, de s'y trouver, afin que nous puissions commencer nos travaux en cet endroit et les mener à bonne fin.

Espérant que ceci donnera satisfaction à tous les intéressés.

Bien à vous,

JAMES CROSSEN.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

COBOURG, 22 septembre 1883.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 19 juillet dernier, je me suis rendu le 21 août, en compagnie de MM. F. R. F. Brown, du chemin de fer canadien du Pacifique, et P. Clarke, de Toronto, à Prince-Arthur's-Landing, où nous avons rencontré M. Stronach, l'inspecteur du gouvernement, et où nous avons commencé de suite à exécuter vos instructions contenues dans la dite lettre, savoir : évaluer certain matériel roulant sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Port-Arthur. J'ai maintenant le plaisir de vous transmettre un état du résultat de mes travaux, et j'espère qu'il donnera satisfaction à tous les intéressés.

Tous les wagons sont compris dans cette évaluation, excepté le n° 1, un wagon à bagage, messagerie et tabagie combinés, qui a été converti en voiture de l'administration *(official car)* et est employé par MM. Manning, McDonald et Cie.

J'en ai pris note, mais il n'est pas inclus dans l'état.

Je demeure, cher monsieur, votre respectueux,

JAMES CROSSEN.

P.S.—Vous trouverez sous ce pli une communication que M. Clarke m'a prié de vous transmettre avec la mienne.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Evaluation de certain matériel roulant sur le chemin de fer canadien du Pacifique (division Ouest), faite par le soussigné, août 1883, à la demande du gouvernement canadien et de la compagnie.

WAGONS-PLATEFORMES—CLASSE N° 1.

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
1	D. O.	Sec. B				Numéro un.
2	do	do				
5	do	do				
6	do	do				
7	do	do				
8	do	do	Rge G			
10	do	do	do			
11	do	do				
12	do	do				
14	do	do				
15	do	do				
16	do	do				
17	do	do				
18	do	do				
22	do	do				
23	do	do				
24	do	do				
25	do	do	Rge G			
26	do	do				
27	do	do				
28	do	do				
29	do					
22 wag.						
62	D. O.	Sec. B				
63	do		Rge G			
65	do					
66	do					
67	do	Sec. B				
68	do	do	do			
69	do	do				
70	do	do				
71	do	do				
72	do	do				
73	do	do				
74	do		do			
75	do	do				
76	do					
77	do		do			
78	do					
10		do			Tor.	
37		do		Vert O.		
41		do			do	
69			do			
71				do		
72		do				
73		do				
74		do				
76		do				
78						
26 wag.						

Numéro du wagon.	Description.				Valeur.
30	D. O.	Sec. B			Numéro un.
32	do		Rge G		
33	do	do			
35	do	do			
37	do	do			
38			do		
39	do	do	do		
41	do		do		
43	do	do			
44	do	do			
46	do	do			
47	do	do			
48	do	do			
49	do		do		
50	do				
53	do	do			
54	do	do			
56	do	do			
57	do	do			
60	do		do		
60	do	do			
61	do				
22 wag.					
79		Sec. B		Vert O.	
80		do		do	
81				do	
82		do		do	
83		do		do	
84		do		do	
86		do		do	
88		do		do	
89		do		do	
91		do		do	
92		do		do	
93			Rge G	do	
94			do	do	
96		do		do	
97		do		do	
98		do		do	
100				do	
103		do		do	
104		do		do	
105			do	do	
106				do	
107		do		do	
108				do	
109		do		do	
110		do		do	
111		do		do	
112		do		do	
26 wag.					

EVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin de fer canadien du Pacifique, etc.—*Suite.*

WAGONS-PLATEFORMES.—CLASSE N° 1—*Suite.*

Numéro du wagon.	Description.				Valeur.	Numéro du wagon.	Description.				Valeur.
113	Sec. B		Vert O.			154	Sec. B		Vert O.		Numéro trois.
114	do		do			155	do		do		
115			do			156	do		do		
116	Sec. B		do			158	do		do		
117		Rge G	do			159	do		do		
118	Sec. B		do			160	do		do		
120	do		do			161	do		do		
123	do	Rge G	do			162	do		do		
127	do		do			163	do		do		
131	do		do			164	do		do		
132	do		do			165	do		do		
133	do		do			3062	do				
136			do			3063	do				
137	Sec. B		do			3064	do				
138	do		do			3065	do				
139	do		do			3066	do				
140	do		do			3067	do				
141	do		do			3068	do				
143	do		do			3069	do				
144	do		do			3070	do				
145	do		do			3071	do				
146	do		do			3072	do				
147	do		do			3073	do				
149	do		do			3074	do				
150	do		do			3075	do				
152	do		do			3076	do				
153	do		do								
27 wag.						26 wag.					
3077	Sec. B					3108	Sec. B	Rge G			Numéro quatre.
3078	do					3109	do	do			
3079	do					3110	do	do			
3081	do					6	Sec. A	do			
3082	do					9	do	do			
3083	do					15	do	do			
3084	do					32	do	do			
3085	do	Rge G				34	do	do			
3087						35	do	do			
3088						36	do	do			
3089	Sec. B					37	do	do			
3090	do					38	do	do			
3091	do					43	do				
3092	do					44	do	Rge G			
3094						45	do	do			
3095						52	do	do			
3086	Sec. B					58	do	do			
3097	do					64	do	do			
3098	do					65	do	do			
3100	do					66	do	do			
3101	do	Rge G				69	do	do			
3102	do					71	do	do			
3103	do					72	do	do			
3104	do					76	do	do			
3105	do					81	do	do			
3106	do					84	do	do			
3107	do										
27 wag.						26 wag.					

EVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin du Pacifique, etc.—*Suite.*

WAGONS-PLATEFORMES.—CLASSE N° 1.

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
85		Sec. A	Rge G			Numéro cinq.
87		do				
89		do				
91		do				
93		do				
98		do				
Pas de numéro.		Wagon-cambuse, rouge.				

RÉCAPITULATION.

1 44 wagons.
2 53 do
3 53 do
4 53 do
5 7 do

Total, 210 wagons de la classe n° 1, à $270 ch. $56,700

CLASSE N° 2.

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
99		Sec. B	Rge G	Vert		Numéro cinq.
119		do		do		
121		do		do		
122		do		do		
125		do		do		
126		do		do		
128		do		do		
129		do		do		
134		do		do		
142		do		do		
148			do	do		
151		do		do		
157		do		do		
167		do		do		
168		do		do		
3080		do				
3086		do				
3099		do				
3111		do				
26		Sec. A	do			
28		do	do			
41		do	do			
46		do	do			
47		do	do			
50		do	do			
53		do	do			
26 wag.						

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
CLASSE N° 2.						
9	D.O.	Sec. B				Numéro six.
13	do					
20	do					
21	do					
31	do					
34	do					
36	do					
40	do					
42	do		Rge G			
51	do	do				
55	do					
79	do					
1					Adr	
3		do		Vert O.		
11			do			
43		do				
52						
56				do		
59				do		
70		do		do	Tor.	
75				do	do	
77				do	do	
85				do	do	
87				do		
90				do		
95			do	do		
56		Sec. A	do			
59		do	do			
60		do	do			
61		do	do			
63		do	do			
67		do	do			
68		do	do			
70		do	do			
75		do	do			
77		do	do			
79		do	do			
80		do	do			
83		do	do			
88		do	do			
95		do	do			
41 wag.						

RÉCAPITULATION.

5 26 wagons.
6 41 do

Total, 67 wagons de la classe n° 2, à $225 ch. $15,075

Evaluation de certain matériel roulant sur le chemin du Pacifique, etc.—*Suite*

WAGONS-PLATEFORMES—CLASSES Nos 3 ET 4.

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
4	D.O.	Sec. B.				
19	do					
52	do					
58	do					
5	do					
6						
8						
12			Rge G			
19						
20						
21		Sec. B.				
22						
23						
24		do				
27			Rge G	Vert O.		
28						
29		do		do		
31						
33		do	do	do		
35		do				
36		do		do		
38		do				
39		do				
42		do		do		
45		do				
47		do		do		Adr
50		do		do		do
27 wag.						

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
51		Sec. B.		Vert O	Tor.	Numéro sept.
54				do	do	
55		do		do		
57		do		do	do	
60		do		do	do	
61		do		do	do	
63				do	do	
101		do		do		
102		do		do		
124		do		do		
135		do		do		
166		do		do		
2		Sec. A	Rge G			
3		do	do			
4		do	do			
10		do	do			
11		do	do			
12		do	do			
13		do	do			
14		do	do			
16		do	do			
18		do	do			
19		do	do			
20		do	do			
21		do	do			
22		do	do			
26 wag.						

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
25		Sec. A	Rge G			Numéro huit.
27		do	do			
29		do	do			
31		do	do			
33		do	do			
39		do	do			
49		do	do			
54		do				
57		do	do			
62		do	do			
73		do	do			
74		dc	do			
78		do	do			
82		do	do			
86		do	do			
90		do				
92		do	do			
94		do				
96		do				
97		do				
99		do	do			
Pas de		do				
numéro.		Sec. B		Vert O.	Tor.	
do				do	do	
do				do	do	
do		do			do	
Dupli-		do		do		
cata.						
15					do	
9			do		Adr.	
27 wag.						

RÉCAPITULATION.

7—53 wagons.
8—27 do

Total, 80 wagons de la classe n° 3, à $175=$14,000

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
3	D.O.	Sec. B				
2				Vert O	Adr.	Numéro huit.
7					do	
9		do			Tor.	
13				Rge G...	Adr.	
14					do	
15		do			do	
16					do	
17					do	
18					do	
25		do			do	
30		do			Tor.	
32		do			do	
34		do				
44					do	
53		do				
58		do			do	
62						
130		do	Rge G			
19 wag.						

ÉVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin dn Pacifique, etc.—*Suite.*

Numéro du wagon.	Description.				Valeur.
1	Sec. A	Rge G			Numéro neuf.
5	do	do			
7	do	do			
8	do	do			
17	do	do			
23	do	do			
30	do	do			
40	do				
42	do	do			
48	do	do			
51	do	do			
55	do				
Pas de numéro	Sec. B		Vert O.	Tor.	
do	do		do	do	
do	do		do	do	
Duplicata.					
10			do	Ard.	
37			do		
3	do		do	Tor.	
18 wag.					

RÉCAPITULATION.

Fol. 8.—19 wagons.
do 9.—18 do

37 wagons de classe n° 4, à $130 = $4,810.

Numéro du wagon.	Description.		Valeur.
45	Sec. B	Détruit par l'entrepreneur....	
59	do	Brulé et porté au co. de la s. B	
3093	do	Perdu et porté au compte des entrepreneurs, section B....	
3	Wag's		

RÉCAPITULATION.

Fol. 1 à 5.—Classe n° 1,	210	wag's	à $270	=	$56,700
5 et 6.— do 2,	67	do	225	=	15,075
7 et 8.— do 3,	80	do	175	=	14,000
8 et 9.— do 4,	37	do	130	=	4,810
	394				90,585
Fol. 9. — 3 wagons détruits et perdus	3				
Total........	397				

N° 1. Voiture, valeur	$ 650 00
" 2. "	2,200 00
" 3. "	550 00
	$3,400 00
" 21. Sec. A, Rouge G, Fourgon de conducteur..............	400 00
Un petit wagon excavateur, 20 pieds................................	200 00
	$4,000 00
Evaluation totale de 394 wagons-plateformes..................	$90,585 00
" 3 voitures....................................	3,400 00
" Fourgon et wagon-excavateur............	600 00
	$94,585 00

JAMES CROSSEN.

CHEMIN DE FER NORTHERN ET NORTH-WESTERN,
TORONTO, 18 septembre 1883.

MONSIEUR,—Vous trouverez sous ce pli un état de l'évaluation que j'ai faite de certaines locomotives sur le chemin de fer canadien du Pacifique (division Ouest), matériel roulant dont vous parliez dans votre lettre du 9 du mois dernier.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. CLARKE.

A. P. BRADLEY, etc.

P. S.—J'ai envoyé une copie de cet état à W. C. Van Horne, directeur général, chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal.

EVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin de fer canadien du Pacifique (division Ouest) faite par le soussigné, août 1883, à la demande du gouvernement canadien et de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Nº de la locomotive.	Nom.	Fabrique.	Observations.	Valeur.
				$ cts.
1	....	C. I.	Reconstruites aux ateliers de Richmond......	2,700 00
2	....	do	do do	3,200 00
3	....	do	do do	3,000 00
4	....	do	do do	2,900 00
4	....	Dubbs..........	....	4,000 00
5	....	do	....	4,200 00
6	....	Portland..........	....	4,500 00
1	....	Kingston..........	Cette locomotive a fait une collision, juillet 1883, et a été considérablement avariée; mais l'évaluation est basée sur l'état où elle était avant l'accident..................	4,800 00
2	....	do	....	5,150 00
5	....	do	....	5,000 00
8	....	do	....	5,300 00
	Sitting Bull..........	Pittsburg	....	4,800 00
1	Countess of Dufferin.	Balwin	....	5,800 00
1	J. G. Haggart..........	....	....	5,700 00
3	Jas. McKay..........	....	....	6,200 00
4	Jas. M. Rowan..........	....	....	6,200 00
	Jos. Whitehead..........	....	Cette locom. est en v. de c. au lac à l'Epervier	6,200 00
	Jos. Brophey..........	....	....	5,500 00
	Empress of India..........	....	....	6,100 00
			Quant. d'engrenag. pour le C.I. à F.-William	55 00
			Grand total..................	$91,305 00

P. CLARKE,
Estimateur.

Toronto 15 septembre 1883.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Liste du matériel roulant, propriété du gouvernement, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, 22 septembre 1883.

19 locomotives,
3 voitures à voyageurs,
1 wagon à bagage et tabagie,
1 fourgon de conducteur,
2 wagons fermés pour marchandises,
403 wagons-plateformes,
1 excavateur à vapeur,
1 wagon-cambuse (*boarding car*).

Mémoire ajouté le 1er octobre 1883 :—

Le matériel suivant est compris dans l'évaluation faite par MM. Clarke et Crossen.

19 locomotives,
394 wagons-plateformes,
3 voitures à voyageurs,
1 fourgon de conducteur,
1 excavateur à vapeur,
3 wagons rapportés manquant,

Les suivants ont évidemment été omis par inadvertance :—

9 wagons-plateformes,
1 wagons à bagage et tabagie,
2 wagons fermés,
1 wagon-cambuse.

C. SCHREIBER

OTTAWA, 1er octobre 1883.

OTTAWA, 5 octobre 1883.

MONSIEUR,—Par ordre du ministre intérimaire, j'ai à vous prier de vouloir bien prendre des mesures pour transférer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique un certain matériel roulant qui se trouve sur la ligne à l'ouest de Port-Arthur, d'après les évaluations qui ont été faites, au mois d'août dernier, sur la demande collective du gouvernement et de la compagnie, et soumises' par M. James Crossen le 22 septembre en ce qui concerne les wagons, et par M. P. Clarke le 18 septembre en ce qui concerne les locomotives,—évaluations représentées comme suit :

19 locomotives		$91,305 00
394 wagons-plateformes	$90,585 00	
3 voitures	8,100 00	
Fourgon et excavateur	600 00	
		94,585 00
		$185,890 00

Toutefois, il paraît, d'après le mémoire présenté par vous à la date du 1er de ce mois, que les wagons suivants, qui complètent le matériel appartenant au gouvernement, ont été omis par inadvertance :

9 wagons plate-formes,
1 wagons à voyage et tabagie,
2 wagons fermés,
1 wagon-cambuse.

Dans le transfert, vous verrez à ce que leur va'eur soit portée au compte de la compagnie.

Je vous envoie copie des différentes évaluations, pour qu'elles soient transmises à la compagnie.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef C. P.